



Provincie West-Vlaanderen

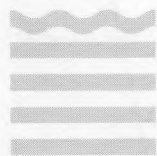
IZWO

Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek (vzw)

Institute for Marine Scientific Research

VICTORIALAAN 3 - B-8400 OOSTENDE BELGIUM

Tel. +32-(0)59-321045 -- Fax: +32-(0)59-321135



struktuurplan **KUSTZONE**

VOORONTWERP

opgemaakt door het Westvlaams Economisch Studiebureau

Februari 1994

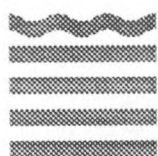


Provincie West-Vlaanderen

DR. IR E. JASPERS
DIRECTOR IZWO
INSTITUTE FOR MARINE
SCIENTIFIC RESEARCH

IZWO
Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek (vzw)
Institute for Marine Scientific Research
VICTORIAALAN 3 - B-8400 OOSTENDE BELGIUM
Tel. +32-(0)59-321045 — Fax: +32-(0)59-321135

41522



struktuurplan KUSTZONE

VOORONTWERP

opgemaakt door het Westvlaams Economisch Studiebureau

Februari 1994

INHOUDSTAFEL

Blz.

DEEL 1 : MEMORIE VAN TOELICHTING

1. ALGEMENE SITUERING VAN HET STRUKTUURPLAN WEST-VLAANDEREN	2
2. ALGEMENE SITUERING STRUKTUURPLAN KUSTZONE EN HOOFD- KENMERKEN VAN HET GEBIED	7
3. VISIEVORMING EN DOELSTELLINGENFORMULERING	14
A. Beleidsvisie	18
B. Doelstellingenformulering	24
4. TOELICHTING BIJ DE KONKRETE VOORSTELLEN	33
A. Open ruimte	33
1) Natuurlijk milieu	33
2) Kulturhistorisch zeer waardevolle landschappen	37
3) Land- en tuinbouw	39
4) Bebossing	42
5) Open ruimte onder verstedelijkingsdruk	42
6) Woonparken	42
7) Andere ruimtelijk structurerende elementen	43
B. Wonen	43
1) Algemeen	43
2) Huidige toestand. Bepalende factoren voor de evolutie	44
3) Vooruitberekening van het aantal huishoudens ...	48
4) Opties - toewijzing van kwota	51
5) Omzetting in maatregelen	57
6) Kulturhistorisch zeer waardevol woongebied	65
C. Nijverheid en diensten	65
1) Algemeen	65
2) Lokatiebeleid	69
3) Behoeftte en aanbod van bedrijventerreinen	74
4) Voorstellen	83
5) Statuut van de terreinen; voorschriften	96

	<u>Blz.</u>
D. Toerisme	97
1) De toeristische rekreatieve voorzieningen	99
2) De toeristische verblijfsaccommodatie	118
E. Verkeer	132
1) Wegen	132
2) Spoorwegen	137
3) Waterwegen	139
4) Zeehavens	139
5) Luchthaven	140
6) Leidingen en luchtlijnen	140
F. Nutsvoorzieningen	141
1) Elektriciteitsproduktie	141
2) Drinkwatervoorziening	141
3) Behandeling van afvalwater	142
4) Verwerking van vaste afval	142
5) Ontginningen	144
BIJLAGE : VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE REGIONALE BEDRIJVEN- TERREINEN	146
DEEL 2 : UITLEG BIJ DE PLANKAART	
ALGEMEEN	155
1. DE OPEN RUIMTE	155
1.1. Land- en Tuinbouw	156
1.2. Natuurlijk Milieu	157
1.3. Onderlinge bestemmingsverweving van land- en tuinbouw en natuurlijk milieu	164
1.4. Andere ruimtelijk structurerende elementen	164
1.5. Bijzondere Plankaartinstructies	166
2. DE BEBOUWDE RUIMTE	168
2.1. Wonen	168
2.2. Nijverheid en Diensten	173
2.3. Toerisme	175
3. DE VERKEERSINFRASTRUCTUREN	180
3.1. Wegen	180
3.2. Spoorwegen	184
3.3. Waterwegen	185
3.4. Luchtvaart	187
4. ANDERE AANDUIDINGEN	187
BIJLAGE : LAND- EN TUINBOUW : DEFINITIES	195

DEEL 1 : MEMORIE VAN TOELICHTING

1. ALGEMENE SITUERING VAN HET STRUKTUURPLAN WEST-VLAANDEREN

In "Vlaanderen in beweging" (april 1992), beleidsverklaring van Minister Th. Kelchtermans bevoegd voor openbare werken, ruimtelijke ordening en binnenlandse aangelegenheden, wordt gesteld dat er een globale visie zal worden ontwikkeld rond het evenwichtig beheersen van de menselijke waarden en activiteiten. Het globale concept moet - volgens deze beleidsverklaring - zijn basis krijgen in het Structuurplan Vlaanderen, een structuurplan in Europees perspectief.

Knelpunt is dat de activiteiten en daarmee verbonden aanspraken van de verschillende sectoren van het maatschappelijk bestel op het gebruik van de (schaarse) ruimte elkaar (kunnen) doorkruisen en zeker niet automatisch leiden tot een **duurzame** ontwikkeling zoals geformuleerd in de "World Commission for Environment and Development" (1987). Hierbij is duurzame ontwikkeling omschreven als "een proces van verandering waarin de benutting van hulpbronnen, de richting van investeringen, de oriëntatie van technologische ontwikkelingen en institutionele verandering alle met elkaar in harmonie zijn en (alle) zowel de huidige als de toekomstige mogelijkheden versterken om aan menselijke behoeften en wensen tegemoet te komen". Duurzame ontwikkeling houdt dus het zoeken in naar een evenwicht tussen bestaansruimte en ontwikkeling. De begripsbepaling refereert naar visievorming (wensen) en naar normering, waarbij de visievorming geen onveranderlijk gegeven is. Duurzame ontwikkeling betekent dat korte-termijnoplossingen geen hinderpaal mogen zijn voor uiteindelijke doelstellingen en elementen van omkeerbaarheid in de besluitvorming moeten worden meegenomen.

Het Structuurplan Vlaanderen kan worden omschreven als een procesmatig (middel)lang termijnplan dat een (door de gemeenschap gedragen) visie en geïntegreerde planvoorstellen aanbrengt met betrekking tot de ontwikkeling en de toekomstige ruimtelijke structuur van het gewest Vlaanderen. Het is een plan dat op het niveau Vlaanderen ook - voor de korte termijn - een programma van acties omvat (en konkreet tot uitvoering leidt) en als cruciaal wezenskenmerk heeft dat het een middel is (sturend en stimulerend) tot het genereren van verantwoorde beslissingen op lagere planniveaus.

Bij het ruimtelijk beleid gaat het essentieel om de geleiding, sturing en onderlinge afstemming van de ruimtelijke aanspraken vanuit elk van de sectoren (wonen, werken, verkeer, recreatie) waarbij de zogenaamde zachte waarden (zoals natuur) volwaardig in het integratiekader moeten worden opgenomen. Ruimtelijke ordening gaat over het tot stand brengen van de best mogelijke samenhangen, met een lange-termijnperspektief.

Voorafgaand aan de recente beslissing tot het opmaken van een Struktuurplan Vlaanderen (1) is op het niveau van de Benelux Economische Unie reeds een "Benelux Globale Structuurschets inzake ruimtelijke ordening" goedgekeurd (oktober 1986).

Deze Structuurschets had als doelstelling "een visie te ontwikkelen ten aanzien van de ruimtelijke weerslag van de evolutie in de diverse maatschappelijke sectoren alsmede ten aanzien van hun onderlinge afstemming" (2). Beoogd werd een ruimtelijk **referentiekader** tot stand te brengen voor de beleidscoördinatie tussen de drie landen op het vlak van ruimtelijke ordening.

De "Benelux Globale Structuurschets inzake ruimtelijke ordening" verwees naar een duidelijke achterstand van België (en Vlaanderen) in vergelijking met Nederland qua ruimtelijke planning en beleid.

In de "Benelux Globale Structuurschets inzake ruimtelijke ordening" wordt als belangrijk kenmerk voor België uitdrukkelijk vermeld "de gecentralizeerde manier waarop het ruimtelijk beleid tot stand komt". In Nederland gebeurt de uitwerking van de beleidsvisie in meer konkrete plannen en actieprogramma's vooral op het provinciaal niveau (3).

Mede als gevolg van de toenemende aandacht voor ruimtelijke ordening binnen de Raad van Europa en de Europese Commissie en de gestegen aandacht voor de Benelux-grensregio's en de euregionale samenwerking in het raam van Interreg-programma's werd op 6 december 1991 door de Bijzondere Commissie voor de Ruimtelijke Ordening beslist concreet werk te maken van een bijstelling en aktualisering van de Benelux Globale Structuurschets. Een Oriëntatienota Tweede Benelux Globale Structuurschets (juni 1993), uitgewerkt als werkdokument, is een aanzet tot dergelijke herziening.

(1) Een dergelijke beslissing werd reeds in 1979 in de Regeringsverklaring opgenomen. De werkzaamheden zijn in opeenvolgende legislatuur echter blijven steken in hoofdzakelijk probleemformulering en een aanzet tot visievorming.

(2) Benelux Globale Structuurschets inzake ruimtelijke ordening. Benelux Economische Unie, december 1984, blz. 2.

(3) Ibidem, blz. 5.

In Vlaanderen zijn de ruimtelijke randvoorwaarden voor de sektoriële ontwikkelingen op huidig ogenblik nog steeds vastgelegd via de gewestplannen en gemeentelijke plannen van aanleg.

De gewestplannen - voor West-Vlaanderen vastgesteld tussen december 1976 (Veurne-Westkust) en december 1979 (Roeselare-Tielt) - zijn grotendeels achterhaald.

Omdat er geen adequaat beleidsdokument voorhanden was dat een richtinggevend ruimtelijk integratiekader biedt voor de acties van diverse actoren (overheid en privé) die de fysiek-ruimtelijke structuur van West-Vlaanderen beïnvloeden en welvaart en welzijn mede bepalen, besliste het Provinciebestuur van West-Vlaanderen medio 1991 tot het opmaken van een beleidsdokument "Strukturplan West-Vlaanderen". Uitgangspunt hierbij was niet enkel de vaststelling dat op het niveau van het Vlaamse Gewest de uitwerking van een richtinggevend strukturplan niet van de grond kwam, maar ook de stellige overtuiging dat elk bestuurlijk niveau (gewest, provincie, gemeente) plan- en beleidsmatig zijn verantwoordelijkheid moet opnemen.

Inmiddels is de opmaak van een Strukturplan Vlaanderen gestart en zijn in een oriëntatienota "Vlaanderen in Vorm" (november 1992) een aantal krachtlijnen en doelstellingen geformuleerd. Een belangrijke optie is een decentralisatie van het ruimtelijk beleid, met drie niveaus van strukturplanning : het gewestelijke (Vlaanderen), het provinciale en het gemeentelijke.

Om als volwaardige gesprekspartner te kunnen optreden is het essentieel dat op het niveau van de Provincie het inzicht in de gewenste ruimtelijke structuur - in samenhang met de nagestreefde economische en sociaal-kulturele ontwikkeling - reeds vérgaand is verworven en uitgediept. Het gevaar is reëel dat voor het Vlaamse Gewest de afstand tot de konkrete realiteit in de onderscheiden deelgewesten (provincies) dusdanig groot is dat voor bepaalde aspecten (potenties endogene groei, aard van de definitieve migratie, mogelijkheden van verweving bij groene en gele hoofdstructuur) een gebrek aan verbijzondering optreedt en de aanpak te veel wordt getekend door elementen van eerder academische benadering zoniet wishful thinking.

Het ontwerp Strukturplan West-Vlaanderen kan een belangrijke input betekenen voor een evenwichtig Strukturplan Vlaanderen. In de Oriëntatienota Tweede Benelux Globale Structuurschets wordt in dezelfde gedachtenlijn onderstreept dat de aanpak en de ervaring van het in opmaak zijnde MHAL-plan (regio Maastricht-Heerlen-Hasselt-Genk-Aken-Luik), dat bijna vier jaar werk inkorporeert en dus duidelijk in de tijd voorop liep, een waardevolle input levert voor de Benelux Structuurschets.

In de "Benelux Globale Structuurschets inzake ruimtelijke ordening" is met betrekking tot planningsprocedures de voorkeur gegeven aan een procesmatige probleembenadering van de ruimtelijke ordening.

Een dergelijke procesmatige planning wordt ook nagestreefd in de beslissing van de Provincie West-Vlaanderen om structuurplanning te introduceren.

De samenleving is een dynamisch verschijnsel en onvoldoende flexibiliteit in de ruimtelijke ordening betekent dat het gebruik van de ruimte achterblijft bij de ontwikkelingen in en van de samenleving. Via structuurplanning kan een beter evenwicht worden verzekerd tussen de noodzaak van rechtszekerheid en de mogelijkheid van een voldoende soepele aanpassing aan zich wijzigende omstandigheden (en inzichten). Een sturende, flexibele planning op de hogere niveaus (gewest, provincie) en een bindende planning op het laagste niveau (met maatregelen ten behoeve van de flexibiliteit) kan de dualiteit tussen rechtszekerheid en flexibiliteit aanzienlijk verzachten. Voor aspecten die heel uitdrukkelijk het gemeentelijk niveau overstijgen moeten bepaalde plandelen bindend worden opgelegd op bestemmingsplanniveau, zoals dit ook het geval kan (zal) zijn in de relatie tussen Vlaams Gewest en Provincie.

Een zekere mate van dualiteit tussen **flexibiliteit** en **rechtszekerheid** zal altijd blijven bestaan.

De gewestplannen hebben de aan gang zijnde aftakeling van onze bestaansruimte afgeremd, maar vertonen alle negatieve kenmerken van een **strak zoneringssysteem**.

Een Structuurplan West-Vlaanderen wil de beleidsvisie aandragen van de provinciale overheid ten aanzien van de bestaansruimte op provinciaal niveau, met de klemtoon op de **strukturerende elementen** tot het bereiken van de doelstellingen (visie) en het aanreiken van het integratiekader voor de sociaal-ekonomische ontwikkeling (randvoorwaarden). Het Structuurplan West-Vlaanderen houdt rekening - na passende feedback - met de randvoorwaarden van het Structuurplan Vlaanderen. Het biedt op zijn beurt **een referentiekader** - eveneens na de aangewezen terugkoppeling - voor de ruimtelijke planning op gemeentelijk niveau tegen de achtergrond van de na te streven en aanvaardbare sociaal-ekonomische ontwikkeling. Mede gelet op de noodzaak van flexibiliteit en continuïteit in het planningsgebeuren gaat het uitdrukkelijk om **procesplanning**. Gelet op de doelstelling van integratie van ruimtelijke en sociaal-ekonomische planning is grote aandacht te geven aan het directe verband tussen het structuurplan en de middelen tot realisatie (uiteraard op het betrokken niveau).

Ruimtelijke ordening is niet alleen "plannen" maar ook "doen". Procesplanning betekent ook dat keuzen kunnen worden **verdaagd** tot het ogenblik dat daarvoor wezenlijk bepalend is. Vanuit konkrete knelpunten en behoeften moet echter op korte termijn probleem- en aktiegericht kunnen worden beslist.

Het Struktuurplan West-Vlaanderen moet fungeren als raamwerk (referentiekader) voor de ruimtelijke ordening van West-Vlaanderen en zijn deelgebieden. Het wordt opgevat als een kontinu proces en ingebed in de sociaal-ekonomische realiteit, die voortdurend in beweging is en mede-afhankelijk is van invloeden van buitenuit en veranderende inzichten. Het structuurplan is strukturerend voor de opmaak van plannen van lagere orde. Sommige elementen worden **hard** en onwrikbaar als **niet aantastbaar structuurbepalende elementen** of als unieke (en daarom eigenlijk ook structuurbepalende) elementen vastgelegd.

Voor **echt strukturerende elementen** en voor zwakke funkties die zich op het betrokken niveau situeren, is **bodembestemming vereist**, zoals voor de grote verkeersinfrastructuur, regionale bedrijventerreinen, ontginningsgebieden, verblijfsrecreatie en voor de open ruimte, onder meer de duinen. Men spreekt hier van een **harde afbakening**.

Het moet een plan zijn dat **een kader** biedt voor het lagere planniveau en zich **richt naar het hogere** planniveau, waarbij de gemeentelijke autonomie ten aanzien van specificering volwaardig moet kunnen worden uitgeoefend, binnen bepaalde randvoorwaarden. Randvoorwaarden vanuit het ruimtelijk facet verwijzen onder meer naar de draagkracht van het milieu.

Er is onbetwistbaar behoefte aan een bovengemeentelijke visie, die toekomstgericht, een integratie kan tot stand brengen tussen sociaal-ekonomische planning - met behoud van voldoende flexibiliteit - en een adekwate ruimtelijke ordening, waarvan de ekologiske komponent een wezenlijk bestanddeel is.

De eigen reikwijdte van elk van de beleidsinstanties geldt in het planningsgebeuren als een cruciaal element. De afstand tot de konkrete realiteit moet voldoende zijn om koherentie te kunnen waarborgen. De afstand mag niet te groot zijn om wezenlijk inzicht te kunnen hebben in het eigene van het gebied en ook de heel specifieke potenties en kwetsbaarheden te kunnen vatten en te vertalen in aangepaste maatregelen en randvoorwaarden voor de ontwikkeling.

Het Structuurplan als planningsproces - dat continuïteit en flexibiliteit inkorporeert - wil de vertaling zijn van een beleidsvisie, die gekoncipieerd wordt als een instrument (een middel) dat verantwoorde beslissingen genereert. Fundamenteel is dan ook het bereiken van een voldoende brede consensus. Het bereiken van deze consensus kan, mede met het oog op effectieve uitvoering, uiteraard niet gebeuren zonder het betrekken van de lagere beleidsniveaus en de belangengroepen in het gehele planningsproces.

Als planningshorizon is - zoals voor het Structuurplan Vlaanderen - het jaar 2007 vooropgesteld. Het is wel duidelijk dat een periodische evaluatie (grosso modo 5-jaarlijks) moet worden voorzien, met desgevallend de beslissing tot inderzettingstelling.

Structuurplanning heeft in ons land (nog) geen wettelijke basis.

Structuurplanning - opgevat als een procesmatig gebeuren - moet op termijn de bestaande gewestplannen overbodig kunnen maken. Voorlopig blijven de gewestplannen het wettelijk toetsingskader voor het ruimtelijk beleid in Vlaanderen en West-Vlaanderen.

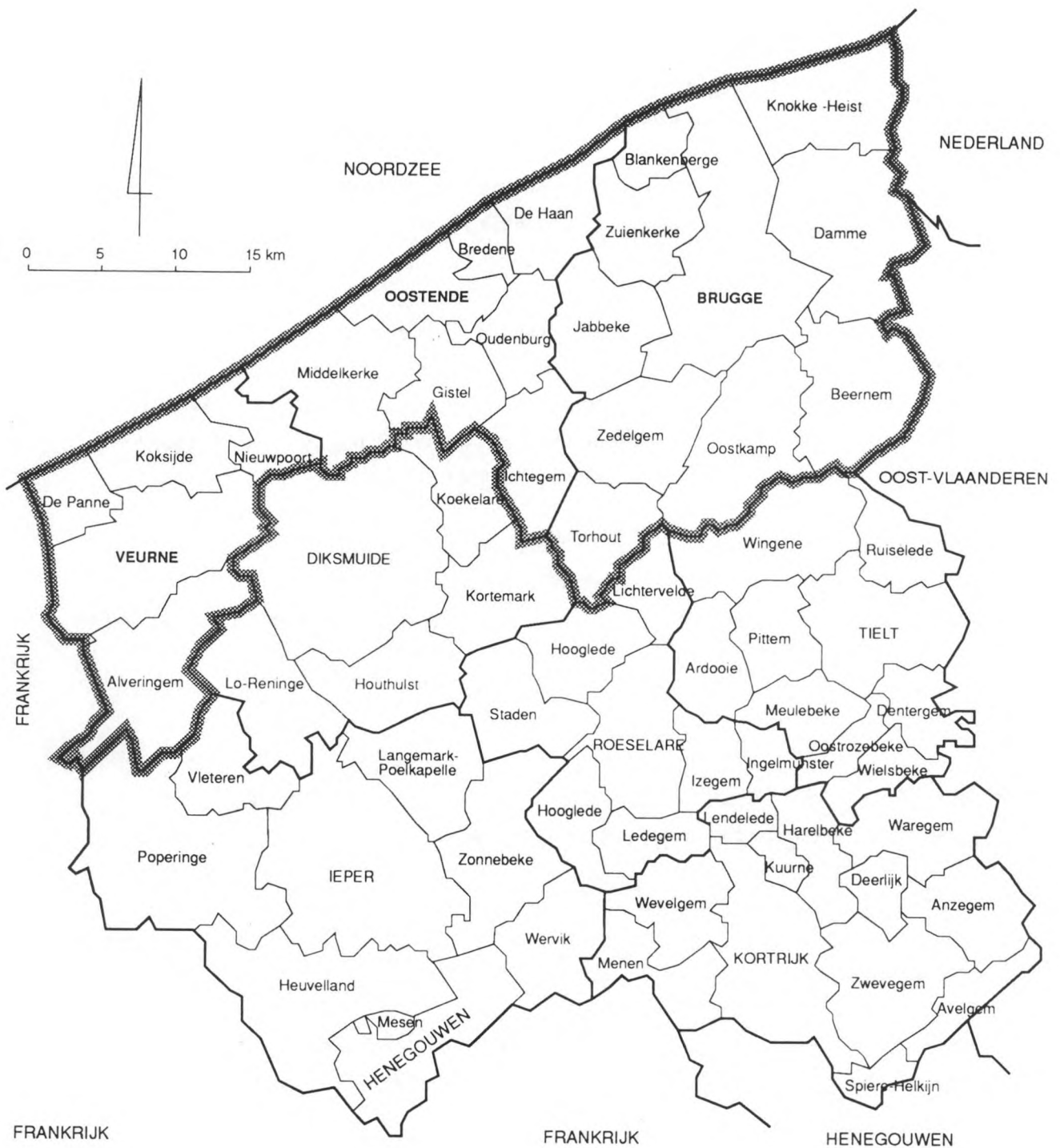
Omwille van pragmatische redenen en omwille van de diversiteit binnen West-Vlaanderen kan de opmaak van een Structuurplan West-Vlaanderen gebeuren via de uitwerking van structuurplannen voor diverse deelgebieden, uiteraard met oog op het geheel.


2. ALGEMENE SITUERING STRUKTUURPLAN KUSTZONE EN HOOFDKENMERKEN VAN HET GEBIED

De structuurplanning in West-Vlaanderen wordt deelsgewijze uitgevoerd.

Er is geoordeeld dat om diverse redenen prioritair moet worden gewerkt aan een Structuurplan Kustzone. Om praktische redenen (beschikbaarheid statistisch materiaal en andere) is gekozen voor het groeperen van de drie bestuurlijke arrondissementen Brugge, Oostende en Veurne als gebiedsdeel onder de benaming Kustzone (zie kaart 1). Het is wel duidelijk dat de eigenlijke Kuststrook specifieke aandacht krijgt wat betreft het belang van de toeristische activiteit en de impact ervan op de ruimtelijke ordening.

Kaart 1 : Omschrijving van de Kustzone



 grens Kustzone

WES

Op het vlak van de ruimtelijke ordening is de Kustzone het meest kritische gebiedsdeel van West-Vlaanderen. Het behoud van de duinen (landschappelijk, zeewering, ekologisch, toeristisch, rekreatief) en algemeen van de open en groene ruimten is essentieel voor dit gebied, maar staat onder bijzonder hoge druk.

De druk op de ruimte is groot én door de snelle verstedelijking (bevolkingsontwikkeling en gezinnenaangroei) en door de vraag van toeristisch rekreatieve aard.

In de periode 1 maart 1981 (volkstelling) - 1 maart 1991 (volkstelling) steeg de bevolking in de Kustzone (drie arrondissementen) met 4,8 % tegenover 1,0 % in Overig West-Vlaanderen (met een maximum van 1,8 % in het arrondissement Kortrijk).

Volgens gegevens van het Kadaster bedroeg de nieuwbouw van woningen (eerste ingebruikneming) met inbegrip van vakantiewoningen en tweede verblijven, in de kustgemeenten in de jaren 1981 tot en met 1990 in totaal 21.863 eenheden, dit is 36,7 % van West-Vlaanderen. De negen kustgemeenten groeperen 17,3 % van de Westvlaamse bevolking.

Het Struktuurplan Kustzone vertrekt van een grondige analyse van de bestaande toestand en het functioneren van de Kustzone (relevante gegevens qua bevolking, woningbestand, toerisme, landbouw, nijverheid, natuur, verkeer, ruimtegebruik en juridische toestand en andere) en van een visie op de wenselijke en haalbare ontwikkeling. De recente publikatie "West-Vlaanderen 2000. Een strategie voor economische ontwikkeling" (4) is voor deze visievorming een belangrijke vertrekbasis en werd voor diverse domeinen op het vlak van ruimtelijke ordening en milieu verder geëxpliciteerd.

Steunend op dit inzicht en nadere omschrijving van behoeften en van doelstellingen werden sektorstudies (natuurlijk milieu en open ruimte, landbouw, woningbouw, nijverheid en diensten, toeristische uitrusting, verkeer, nutsvoorzieningen) uitgewerkt die de (soms met elkaar konflikerende) aspiraties met elkaar konfronterend, wat tot een weging van belangen leidt en - op basis van mogelijke scenario's - tot keuzen. In dit procesmatig gebeuren is de invalshoek die van de reikwijdte van de Kustzone, met handreiking naar het gemeentelijk niveau.

(4) WES, Brugge, 1990. Uitgave onder de auspiciën van de Provincie West-Vlaanderen, 467 blz.

Het Struktuurplan Kustzone is bodembestemmend waar dit wezenlijk vereist is op dit niveau, zoals behoud van waardevolle natuurlijke elementen (zoals zee-strand-duinen-polders), regionale bedrijventerreinen en dergelijke.

Op bepaalde vlakken betekent de sturing van het structuurplan dat **een toewijzing** gebeurt aan deelgebieden of gemeenten en eventueel een ontwikkelingsrichting (potenties, met keuzemogelijkheid uit varianten) wordt aangegeven, **maar geen exacte** (definitieve) lokatie. Als voorbeelden kunnen worden gegeven woongebieden en toeristische elkweervoorzieningen. Hierdoor wordt een **flexibiliteit** ingebouwd en treedt het kenmerk van **procesplanning** naar voren.

De Kustzone met een bevolking van circa 461.000 personen en een bevolkingsdichtheid van 378 inwoners per km², heeft ruimtelijk en sociaal-ekonomisch een sterk afwijkend profiel van de rest van West-Vlaanderen.

In het "Richtplan voor de Ruimtelijke Ordening en Ontwikkeling van de Westvlaamse Gewesten" (5), gepubliceerd in 1968, werd West-Vlaanderen ingedeeld in drie programmatie-eenheden, met name de Kustzone, het gebied Brugge-Kortrijk en de Westhoek. Deze indeling blijft grosso-modo geldig als referentiekader van deelgebieden met eigen dynamiek en problematiek en waarvoor in de voorbije decennia een aangepast sociaal-ekonomisch beleid werd gevoerd.

West-Vlaanderen, de enige kustprovincie van het land, maakt deel uit van het Noordwest-europees ekonomisch en demografisch zwaartepunt, de zogenaamde Megalopolis van Noordwest-Europa. De kruispuntpositie van Vlaanderen en van West-Vlaanderen in een van de belangrijkste verdichtingsgebieden van West-Europa biedt kansen maar dwingt tot grote omzichtigheid in het ruimtegebruik.

(5) Het Richtplan werd opgemaakt door het Studiebureau voor Ruimtelijke Ordening en Expansie (Studex) en het Westvlaams Ekonomisch Studiebureau (WES) en gepubliceerd door het Ministerie van Openbare Werken, Bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening, 1968, 343 blz. en kaarten.

Benevens het belang van grootstedelijke concentraties - met onder meer attractiekracht op innovatieve activiteiten - valt te wijzen op de aanwezigheid van grote Europese verkeers- en ontwikkelingsassen waaronder Londen-Calais-Brussel-Hamburg en de maritieme ligging. Voor West-Vlaanderen en de Kustzone zijn de uitvoering van de Kanaaltunnel en de aanleg van een SST-net cruciale elementen in een nieuwe positionering. Ook de eventuele aanleg van de vaste oeververbinding (Zeeland) is een belangrijk gegeven.

Bereikbaarheid is in het gehele concept van ruimtelijke structuur en na te streven sociaal-ekonomische ontwikkeling een sleutelbegrip. In een rapport opgemaakt in het raam van het Structuurplan Vlaanderen (6) wordt het belang beklemtoond van zogenaamde "poorten" voor een regio als Vlaanderen die is gekenmerkt door een open ekonomie. Het betreft de zeehavens (en transportzones), vooral voor het goederenvervoer, en de luchthavens en SST-stations, voor het personenvervoer. In Noord-Frankrijk wordt in het gehele beleid ten gunste van de "métropolisation" van Rijsel en zijn omme-land de uitbouw van "portes d'entrée" als ontwikkelingselement beklemtoond.

In de Kustzone is de haven van Brugge-Zeebrugge het belangrijkste motorisch element. De haven van Brugge-Zeebrugge is de sterkst groeiende containerhaven van de range Le Havre-Hamburg. Onder de havens die als containermainport de gunstigste vooruitzichten hebben is de haven van Brugge-Zeebrugge te vermelden (7). De Oostendse luchthaven is, na Zaventem, de grootste en best uitgeruste luchthaven van België. De uitbouw van het SST-net in combinatie met de Kanaaltunnel interfereert ongunstig ten aanzien van Oostende als spoorwegstation van internationale betekenis. Volgens het voormelde "verdiepingsrapport" is het van strategisch belang dat - onder meer omwille van de Kanaaltunnel - groot belang wordt gehecht aan een oostwest georiënteerde spoorwegverbinding die zoveel mogelijk aansluit bij de belangrijkste goederenpoorten van Vlaanderen. De optie slaat op een goederenspooras die van de Kanaaltunnel over Duinkerke-Veurne-Gent in Antwerpen aansluit op het eveneens te ontwikkelen IJzeren Rijn-tracé.

De Kustzone zoals benaderd in het Structuurplan Kustzone is geen homogeen gebied. De eigenlijke kuststrook, met de badplaatsen en de kusthavens, is morfologisch en sociaal-ekonomisch duidelijk te onderscheiden van het achterliggende overwegend open en agrarisch gebied en van de zone Brugge-Ichtegem-Torhout.

(6) Verdiepingsrapport. Verslag aan de Stuurgroep, juni 1993.

(7) Zie onder meer : Ruimtelijke Verkenningen 1993. Rijksplanologische Dienst, Den Haag, blz. 177-178.

Geomorfologisch is het eigenlijke kustlandschap een onderdeel van de kustvlakte tussen Calais (Frankrijk) en het Verdrongen Land van Saeftinge (Nederland). De ontwikkelingen op sociaal-ekonomisch en ruimtelijk vlak waren echter sterk verschillend, vooral in het Nederlandse gedeelte in vergelijking met West-Vlaanderen.

De kuststrook tekent zich af als een lineaire agglomeratie van badplaatsen en kusthavens. Zwaartepunt in deze structuur is de stad Oostende. Met een bevolking van circa 69.000 personen en een oppervlakte van 37,72 km² bereikt deze stad veruit de hoogste bevolkingsdichtheid van de hele Kustzone (1.830 inwoners per km²). Oostende is een goed uitgeruste stad met een duidelijke regionaal verzorgende functie.

Kenmerkend voor de badplaatsen is dat zij tot stand kwamen in en/of aan de rand van een duinengordel die, door de uitbreiding van de bebouwing, thans als zodanig is herleid tot een aantal resteenheden.

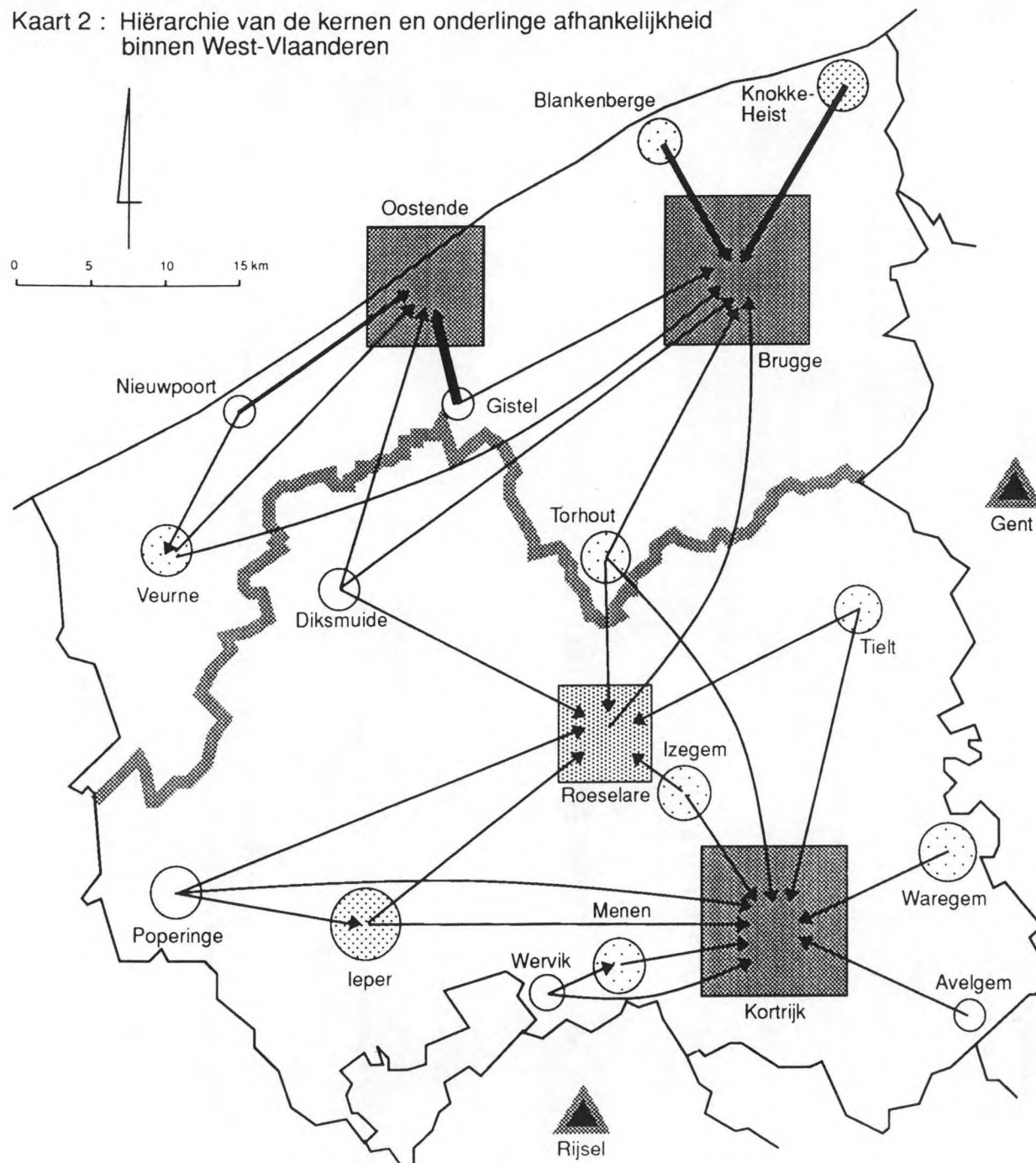
In het achterliggende agrarische gebied (overwegend Polders) is de voornaamste kern de stad Veurne met circa 11.300 inwoners met een verzorgende functie voor een agrarisch ommeland. De bevolkingsdichtheid ligt hier rond 100 inwoners per km².

Het Westvlaams poldergebied zet zich verder zowel in Noord-Frankrijk als in Oost-Vlaanderen en Zeeuwsch-Vlaanderen (het zogenaamde krekengebied).

De derde morfologische eenheid wordt gevormd door de zone Brugge-Ichtegem-Torhout. Het zwaartepunt is hier de Brugse agglomeratie die zich zuidelijk ontwikkelde met de stad Brugge - provinciehoofdplaats - als kern. Brugge fungeert als goed uitgerust regionaal verzorgend centrum. Met een bevolking van circa 117.00 inwoners bereikt zij een dichtheid van 915 inwoners per km². Torhout is een matig uitgeruste kleine stad in het zuiden van het arrondissement. Dit derde gebiedsdeel telt verder een aantal belangrijke kernen en veel verspreide bewoning; veel landelijke gebieden staan onder sterke verstedelijkingsdruk. De gemeentelijke bevolkingsdichtheden liggen tussen 200 en 400 inwoners per km². Ander kenmerk van dit gebiedsdeel is tenslotte de - in Westvlaamse termen - relatieve bosrijkdom.

In het voorgaande is verwezen naar de verzorgende functie van bepaalde stedelijke centra. Deze hiërarchie van kernen - voorgesteld op kaart 2 - is een belangrijk uitgangspunt in het beleid van sociaal-ekonomische ontwikkeling en ruimtelijke ordening. Ook in het buitenland wordt de stedenhiërarchie gezien als basis voor de ruimtelijke uitbouw van het land en zijn regio's.

Kaart 2 : Hiërarchie van de kernen en onderlinge afhankelijkheid binnen West-Vlaanderen



NIVEAU

BUITEN WEST-VLAANDEREN

hoofdstad (Brussel)

▲ grootstad (Antwerpen, Gent, Luik, Rijsel)

BINNEN WEST-VLAANDEREN

■ goed uitgeruste regionale stad

▣ regionale stad

● goed uitgeruste kleine stad

○ matig uitgeruste kleine stad

○ zwak uitgeruste kleine stad of grote, hoofdzakelijk zelfvoorzienende gemeente

AFHANKELIJKHEID VAN EEN HOGER CENTRUM

→ intensiteit van de attractie

— grens Kustzone

Voor het funktionieren van een gebied als eigen entiteit en in zijn relaties met de omliggende gebieden in eigen land en met het buitenland is er behoefte aan een hiërarchisch stedenet, dat een kader biedt waarin uitrustingen en activiteiten kunnen worden geplaatst.

In de hiërarchie der kernen van België is de Kustzone voor het niveau van de grootstad aangewezen op stedelijke centra die buiten West-Vlaanderen zijn gelegen, met name de hoofdstad Brussel en het grootstedelijk centrum Gent. Er is ook een heel beperkte invloed van Rijsel (Frankrijk). De verzorgende functie op dit niveau beperkt zich tot eerder zeldzame uitrustingselementen zoals zeer gespecialiseerde of luxe handelszaken, grote socio-kulturele en medische instellingen.

Op het vlak van de regionaal stedelijke centra is de Kustzone vrij adequaat voorzien. Brugge en Oostende hebben een gevarieerd aanbod en de gehele Kustzone behoort tot hun invloedssfeer.

In een studie van het Instituut voor Sociaal-Economische Geografie, Katholieke Universiteit (Leuven) en het Seminaire de Géographie (Universiteit Luik) werd gekonstateerd dat op het niveau van de goed uitgeruste kleine steden het meest westelijke deel van de Kustzone slecht wordt bediend (8). De stad Ieper als goed uitgeruste kleine stad bestrijkt niet het gebied ten zuidwesten en ten zuiden van Veurne (noch het gehele gebied ten westen van Poperinge). Kaart 3 geeft hiervan een beeld. Door het niveau van de stad Veurne, een matig uitgeruste kleine stad, te verhogen kan dit hiaat worden opgevuld.

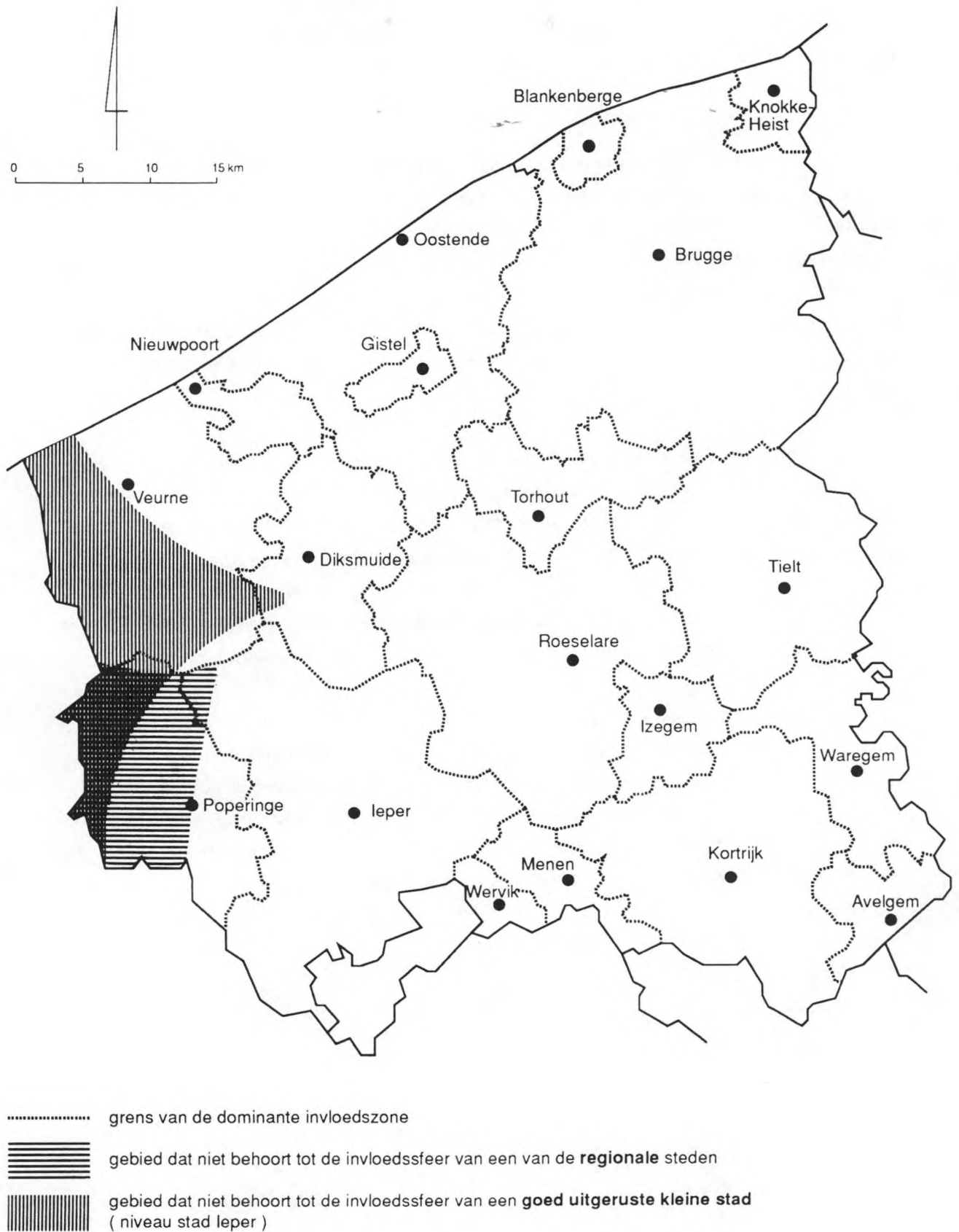
3. VISIEVORMING EN DOELSTELLINGENFORMULERING

Centrale doelstellingen voor het ruimtelijk beleid - zoals aangegeven in "Vlaanderen in vorm - Oriëntatienota over het Structuurplan Vlaanderen" (november 1992) - zijn bescherming van de open ruimte en herwaardering van het stedelijk weefsel en hiermee gekorreleerd beheersing van de mobiliteit.

De ordening van onze ruimte gesteund op deze doelstellingen, moet de economische en sociaal-kulturele ontwikkeling geleiden in de richting van een duurzame ontwikkeling.

(8) Nationale Commissie voor de Ruimtelijke Ordening. Eindrapport betreffende het opmaken van een ruimtelijk ordeningsplan inzake nationale infrastrukturen en infrastrukturen van nationaal belang. Deel II : Synthèse van de werkdokumenten, hoofdstuk II.E. Hiërarchie van kernen, december 1977, blz. 53 en volgende.

Kaart 3 : De dominerende invloedssferen van de Westvlaamse verzorgingscentra.



Duurzame economische ontwikkeling - waarbij het voldoen aan de legitieme behoeften van de volgende generaties niet in het gedrang wordt gebracht - omvat een ruimtelijk-ekologische komponent. Vanuit de ruimtelijk-ekologische benadering worden een aantal grenzen aangegeven waarbinnen de economische activiteiten zich kunnen ontwikkelen.

Mede verwijzend naar de uitgangspunten die in de Benelux Globale Struktuurschets inzake ruimtelijke ordening zijn verwoord, moet worden gesteld dat - afgezien van overwegingen van rationaliteit op het vlak van sociaal-economische ontwikkeling - strukturerende voorzieningen en infrastructuren te enten zijn op de funktioneel ruimtelijke structuur. Dit betekent dat het (ontwikkelings-)patroon moet worden geënt op een (na te streven) kernenhiërarchie. Als dit niet het geval is brengt men in bepaalde gebieden een zichzelf ondersteunende dynamiek die niet op de schaal is van het gebied en niet meer beheersbaar is.

Uiteraard kan niet zonder meer worden voorbijgegaan aan bepaalde feitelijke gegevens die vanuit het verleden worden meegedragen en in mindere of meerdere mate afbreuk doen aan de haalbaarheid op korte of iets langere termijn van de doelstellingen. Deze haalbaarheid wordt mede bepaald door de mate waarin een maatschappelijk draagvlak voor de omzetting van doelstellingen in konkrete maatregelen tot stand kan worden gebracht. Kenmerk van de structuurplanning is echter de voluntaristische benadering en het systematisch integreren van het lange-termijndenken in het beleid.

Bescherming van de open ruimte impliceert in feite dat "laagdynamische" functies als natuurlijk milieu en landschappen, als wezenlijk strukturerende elementen een harde afbakening (grenzen) krijgen die tegenstelbaar en afdwingbaar is tegen het "stedelijk milieu in ruime zin". Deze harde afbakening moet wel terdege onderbouwd zijn. Duurzame ontwikkeling houdt immers ook in dat aan legitieme menselijke behoeften (wonen, werken, recreëren, mobiliteit) moet kunnen worden tegemoet gekomen.

Herwaardering van het stedelijk weefsel is een korrelatief van het uitgangspunt dat strukturerende voorzieningen en infrastructuren te enten zijn op de funktioneel ruimtelijke structuur, die wordt opgehangen aan een kernenhiërarchie. Er is reeds in het verleden gepoogd om tegen de "spontane" dekoncentratie in te gaan. Het feitelijk oogmerk is - rekening houdend met onvermijdbare vormen van suburbanizatie - te komen tot wat kan worden genoemd gedekontreerde bundeling. Een absolute keuze voor een koncentrationebeleid stoot vrij vlog op grenzen en essentieel is dat de stad met de randgemeenten een funktionele eenheid vormt. Gedekontreerde bundeling is te hanteren als een werkzaam koncept waarbij suburbanizatie beperkt blijft tot de steden en het aangrenzende gebied.

Hierbij valt te onderstrepen dat het kernenpatroon wordt gekoncipieerd vanuit een volutaristisch beleid dat ondersteunend wil werken ten aanzien van hiaten in dit patroon. Rekening houdend met de behoefte tot vrijwaren van de open ruimte en beheersing van de mobiliteit, wordt er naar gestreefd om - op het betrokken niveau - aan de bevolking het aangepaste voorzieningenpakket bereikbaar te stellen en de woon-werkrelatie te optimaliseren. Het lokatiebeleid moet een essentieel onderdeel worden van het ruimtelijk en sociaal-ekonomisch beleid.

De visievorming en daaruit afgeleide doelstellingen geven richting aan de na te streven ontwikkelingen in de verschillende sektoren, ontwikkelingen die integreerbaar zijn in het totale koncept.

Visievorming en doelstellingenformulering komt tot stand en wordt stap voor stap opgebouwd, uitgediept en gekonkretiseerd vertrekkend van kennis van de bestaande toestand, inzicht in knelpunten en konfliktsituaties, behoeften en strevingen die een breed draagvlak hebben.

Integratie van sektorvisies - waarvan open ruimte en natuurlijk milieu als vertrekpunt en toetsingskader fungeert - leidt tot een totaalbeeld dat weliswaar tijdsgebonden is, maar afdoende maatschappelijk gedragen kan worden om naast het "plannen" ook het "doen" te kunnen verzekeren.

Het is duidelijk dat de sektorvisies bouwstenen aanbrengen voor de globale visievorming en doelstellingenformulering, maar dat de toetsing aan de centrale doelstellingen van het Struktuurplan Vlaanderen en een onderlinge afweging in relatie met funktiekombinaties en kwaliteitscriteria die ruimtelijk kunnen worden uitgedrukt (schaal, verhouding en andere) de uiteindelijke keuzes bepalen.

A. BELEIDSVISIE

Het Struktuurplan Kustzone - als eerste onderdeel van het Struktuurplan West-Vlaanderen - vertrekt uiteraard van de eigenheid van dit gebied. De Kustzone heeft zich ontwikkeld - althans in de eigenlijke kuststrook - als een gebied met als dominante activiteit het toerisme, dat door zijn ruimtelijke aanspraken bedreigend is geworden voor een kwalitatieve ontwikkeling en door de te eenzijdige aksentuering van het toerisme in zijn totale sociaal-ekonomische onderbouw kwetsbaar is.

Een duurzame ontwikkeling vereist meer dan elders in West-Vlaanderen het handhaven van open ruimte en natuurlijk milieu en herstel.

De algemene beleidsvisie is - zoals ook in het Struktuurplan Vlaanderen - als volgt te formuleren :

"Algemeen dient geopteerd voor een maximaal behoud van de OPEN RUIMTE en van het natuurlijk milieu, voor een versterking en een herwaardering ervan en voor herstel".

Een van de dragers van (grote delen van) de open ruimte is de sektor land- en tuinbouw. Verwacht kan worden dat in kwantitatieve termen (door areaal-vermindering) land- en tuinbouw aan belang zal inboeten. Natuur en bosbouw winnen inzake open ruimte aan betekenis. De ruimtelijke kwaliteit moet worden ondersteund door het maximaal benutten van de mogelijkheden van funktieverweving.

De open ruimte is ook voorwerp van produktie, die ekonomisch moet kunnen gebeuren.

Algemeen geldt dat rendabele vormen van LAND- EN TUINBOUW ten volle moeten worden ondersteund mits zij rekening houden met randvoorwaarden die worden geformuleerd vanuit overwegingen inzake ruimtelijke ordening en milieu. Dit laatste betekent onder meer dat land- en tuinbouw "duurzaam" moet zijn, wat inhoudt dat zij rekening moet houden met de draagkracht van het natuurlijk milieu en dit niet mag beschadigen.

Deze ondersteuning van land- en tuinbouw staat in direkt verband met de voedselvoorziening en met tewerkstelling (rechtstreeks en afgeleid). Aangezien echter de land- en tuinbouw, samen met het natuur- en landschapsbehoud, de voornaamste beheerder is van de open ruimte, zijn er eveneens verbanden met het behoud van deze open ruimte. Grondgebonden land- en tuinbouw is ter zake duidelijk de meest efficiënte vorm.

In functie van de agrarische bodemgeschiktheid enerzijds en van de ruimtelijke, landschappelijke en natuurlijke waarden anderzijds valt te streven naar vormen en graden van verweving van functies zoals agrarisch gebruik, natuur, extensieve recreatie, ... Opvallend is hierbij dat de waterhuishouding van een gebied vaak een richtinggevend element is. Zo worden natte gronden in agrarische middens "waterziek" genoemd terwijl zij vanuit natuur-standpunt zeer hoog worden gewaardeerd.

Het economisch gebeuren in brede zin en de sociaal-kulturele ontwikkeling appelleren naar de open ruimte, mede door het feit dat bepaalde vormen (landbouw, bosbouw, recreatie en andere) ondersteunend kunnen werken voor het behoud van de open ruimte. Het maatschappelijk draagvlak voor bepaalde strevingen in het raam van de structuurplanning is onder meer functie van doelstellingen inzake behoeften betrekking hebbend op wonen, werken, recreëren, zich verplaatsen, waarbij gegevens van het verleden doorwerken en niet of nauwelijks omkeerbaar zijn. In het "verdiepingsrapport" van juni 1993 van het Structuurplan Vlaanderen wordt onder meer gesteld dat in functie van het duurzaam behoud van de open ruimte, de leefbaarheid van bewoningskernen in de open ruimte voldoende moet worden gegarandeerd.

Voor elk van de sectoren die aanspraak (kunnen) maken op inname van open ruimte c.q. op funktieverweving wordt hierna aangegeven (visie) op welke wijze de integratie in het globale concept moet worden nagestreefd.

Refererend naar de centrale doelstellingen van het Structuurplan Vlaanderen (bescherming open ruimte, herwaardering stedelijk weefsel, beheersing mobiliteit) wordt vooreerst - nadat de visie inzake open ruimte en milieu en hiermee gekorreleerd inzake de sektor van land- en tuinbouw reeds is aangegeven - ingegaan op het aspect verkeer(sinfrastructuur) en het aspect wonen. Voorzieningen voor het verkeer zijn wezenlijk structuurbepalende elementen en wonen is een van de primaire behoeften van de mens.

Als algemeen uitgangspunt tegen de achtergrond van een duurzame ontwikkeling geldt, dat moet worden gestreefd naar een integratie van de vervoersmodi die een adequaat antwoord geeft aan reële VERKEERSbehoeften met minimalisering van de maatschappelijke kosten. Een vraag-beïnvloedend beleid moet de mobiliteit tot wezenlijk onderdeel maken van de globale doelstelling van een adequaat evenwicht tussen bestaansruimte en ontwikkeling. De komplementariteit van de vervoersmodi dient verbeterd zodat de keuze van het vervoermiddel kan worden beïnvloed ten gunste van het afremmen van de groei van het wegverkeer. Voor het personenvervoer gaat het om een bevorderen van het gemeenschappelijk vervoer; voor het goederenvervoer gaat het om een bevorderen van het gebruik van de spoorweg en van de waterweg.

Binnen elk van de segmenten van verkeer kan de beleidsvisie nader worden uitgediept en verder worden vertaald naar beleidsdoelstellingen. Deze precisering wordt verder gegeven.

De beleidsvisie inzake wonen heeft in essentie te maken met de stedelijke gebieden, zonder evenwel voorbij te gaan aan het wonen in het landelijk gebied.

Het recht op WONEN en het ter beschikking hebben van woondiensten moet worden verzekerd door een aangepast aanbod. Dit moet op een dusdanige wijze gebeuren dat hiermee ondersteuning wordt gegeven aan het functioneren van de verschillende menselijke activiteiten in relatie tot elkaar, in een leefbare en beleefbare omgeving.

Het verzekeren van een dergelijk aanbod impliceert een bepaalde vorm van concentratie van wonen en diensten en activiteiten. **Strukturering van open en bebouwde gebieden moet gebeuren via de uitbouw van een hiërarchisch stedenet.**

Duurzame ontwikkeling laat ook ruimte (figuurlijk en letterlijk) voor economische en sociaal-kulturele ontwikkeling, zij het dat randvoorwaarden en grenzen expliciet worden aangegeven.

"Werken" is voor een groot deel van de bevolking de directe bron van inkomen en van welzijn. De tewerkstelling in land- en tuinbouw is in de Kustzone beperkt en verloopt verder dalend. Dit geldt ook voor de visserij. De beleidsvisie qua land- en tuinbouw is hiervoor reeds aangegeven. Wat de visserij betreft is het Europees visserijbeleid voorwaardenbepalend. Op ruimtelijk vlak gaat het om het blijven verzekeren van de visserijactiviteit als dusdanig in de bestaande havens en verder om de verwerking en distributie. Verwerking en distributie sorteren onder de sektor nijverheid en diensten, waarbij ook de relatie naar de toeristische sektor (attraktie-element, afzet) in beschouwing is te nemen.

De standpunten op het vlak van na te streven of toe te laten ontwikkeling van activiteiten behorend tot de secundaire sektor (industrie, energie, bouwbedrijf) en de tertiaire sektor (transport, handel, diensten) zijn vrij controversieel. Visievorming moet hier zeker steunen op gedegen inzicht.

Uit de analyse van de bestaande toestand en van de voorbije evolutie blijkt dat de economische onderbouw van de Kustzone vrij eenzijdig is en kwetsbaar. De industrie is zwak vertegenwoordigd en is gekenmerkt door een te grote aanwezigheid van sectoren die als matig toekomstgericht moeten worden bestempeld. De toeristische activiteit was in het verleden de groeisektor bij uitstek, maar de seizoenmatigheid bleef frappant en is een negatief facet.

Vrij algemeen wordt aanvaard dat de economische onderbouw van de Kustzone en ook van de eigenlijke kuststrook niet uitsluitend op het toerisme en de handels- en dienstensektor kan zijn gesteund. Er is wel een beklemtonen van het toerisme als dominante activiteit in de kuststrook en terughoudendheid in verband met het in elkaars nabijheid laten ontwikkelen van industrie en toerisme.

Diversifikatie in de economische onderbouw houdt in dat in de toekomst voldoende mogelijkheden moeten worden geboden voor een industriële ontwikkeling, die zich richt op groeisektoren en op gekwalificeerde mankracht. Industriële ontwikkeling betekent niet ipso facto dat op lange termijn de werkgelegenheid in de industrie toeneemt, maar houdt wel in de uitbouw van een industriële sektor die in die mate kwalitatief is dat de sektor koopkrachtgenererend blijft.

De beleidsvisie is dat een adequaat aanbod - waartoe behoort interne sanering van bedrijventerreinen en leegstand - van BEDRIJVENTERREINEN moet worden verzekerd dat rekening houdt met de dualiteit tussen industrie en toerisme en de leefbaarheid niet aantast noch de basiskwaliteiten van de bestaande ruimte. Het beleid qua aanbod van ruimte voor bedrijven (bedrijventerreinen) is te enten op het hiërarchisch patroon van het stedensysteem, met grote aandacht voor behoud waar het kan en eventuele hervestiging van bedrijvigheid in het stedelijk gebied. Bepaalde vormen van diversifikatie van bedrijventerreinen moeten in de planning onder ogen worden genomen. Cruciaal element is een adequaat lokatiebeleid.

Diversifikatie in de economische onderbouw van de Kustzone slaat ook op de activiteiten van de tertiaire sektor, met het toerisme en aanverwante bedrijvigheid als belangrijkste komponent.

Het toerisme als stuwende sektor van de regionale economie moet verdere ondersteuning krijgen maar binnen de randvoorwaarden van een duurzaam toerisme. Gelet op de eigenheid van de diverse deelgebieden en de verscheidenheid in vormen van toeristische activiteiten (en recreatie) moet een globale beleidsvisie van kwalitatieve verbetering en uitbouw worden omgezet in aangepaste deelvisies betrekking hebbend op het kusttoerisme sensu stricto, het stadstoerisme te Brugge en een plattelandstoerisme voor het achterland van de Kust. De beheersing en geleiding van de recreatieve druk op het kustgebied moet ook in het Structuurplan Vlaanderen elementen van ondersteuning vinden, door in de onderscheiden Vlaamse stadsgewesten (omvattende toeristisch attractieve historische steden) en bepaalde delen van het platteland (eventueel via het stelsel van werk met werk maken) mogelijkheden te bieden die (vooral) het dagtoerisme armslag geven.

De beleidsvisie voor de eigenlijke kuststrook, de stad Brugge en het achterland is als volgt te omschrijven, waarbij het duidelijk is dat deze visie in een veelheid van meer precieze doelstellingen moet worden vertaald, mede ingevolge het atomistische karakter van de toeristische bedrijvigheid.

Voor een duurzaam toerisme in de eigenlijke kuststrook moet absolute prioriteit worden gegeven aan het behoud en de landschappelijke herwaardering van het natuurlijk recreatief apparaat van onze Kust. De druk van zowel het verblijftoerisme als het een-dagstoerisme moet tot een ruimtelijk verantwoord niveau worden teruggedrongen. Dit houdt in dat het niet of nog nauwelijks kan gaan om een kwantitatieve uitbreiding van het kustTOERISME maar wel om een opwaardering.

In de kunsthistorische stad Brugge moet de sterke druk van de toeristische vraag worden verzoend met de leefbaarheid van de stad voor de lokale bevolking door een gepast ruimtelijk ontwikkelingsmodel, waarbij zwakke functies (zoals wonen) worden beschermd tegen sterke functies (zoals toeristische voorzieningen). Bij het verder ontwikkelen van het toerisme in Brugge, moet waar mogelijk in het beleid van ruimtelijke planning en marketing absolute prioriteit worden gegeven aan het verblijftoerisme en de spreiding van de overnachtingen naar de midweekse en kalmere perioden toe. De stromen dagtoeristen moeten worden beheerst.

De toeristisch-recreatieve ontwikkelingen (voorzieningen en logiesfuncties) die kunnen worden toegelaten in het achterland van de Kust moeten gericht zijn op een duurzame, landschapsgerichte toeristische ontwikkeling die gebaseerd is op het eigene van deze plattelandsstreek. Het landelijk gebied in het achterland van de Kust kan dan ook enkel op een relatief passieve manier het kusttoerisme ondersteunen, behoudens op plaatsen waar via het stelsel van werk met werk maken aanvaardbare vormen van funktievermenging tot stand kunnen worden gebracht.

Voor het functioneren van een gebied is er behoefte aan de uitbouw van stedelijke centra als steunpunten en aan inpassing in het bredere, hiërarchisch opgebouwde, stedenet, waarbij ook de relaties met de grootstedelijke centra (in binnen- of buitenland) moeten worden geoptimaliseerd (dienstverlening, kommunikatie).

Het voorzieningenniveau in zijn ruime verscheidenheid binnen de regio en de bereikbaarheid van voorzieningen in en buiten de regio bepaalt in hoge mate de mate van beleving van welvaart en welzijn. Nutsvoorzieningen die qua schaal en betekenis in het algemeen niet volledig te vatten zijn binnen het eigenlijke wonen en daarmee direkt verweven activiteiten noch in elders reeds vermelde specifieke ruimtelijke lokaties (zoals bedrijventerreinen) hebben vooral betrekking op energievoorziening (productie, leidingen), drinkwatervoorziening (wingebieden en productiecentra), behandeling van afvalwaters en verwerking van vast afval. Verder valt te wijzen op de (eventuele) behoefte aan ontginningsgebieden (zand, klei) hetzij voor de Overheid (bij wegeaanleg en dergelijke) hetzij voor de privé-sektor (bouwnijverheid). De ontginningsgebieden worden hier vermeld omdat het potentiële gebieden zijn voor het storten van vast afval.

Hoewel het beslissingsniveau in heel wat gevallen het niveau van de Kustzone en zelfs van de Provincie overstijgt, wordt hierna voor voormelde segmenten van de nutsvoorzieningen een beleidsvisie aangereikt.

Als beleidsvisie betreffende ELEKTRICITEITSVOORZIENING wordt geponeerd dat, indien bewezen is dat in de Kustzone bijkomende productie-eenheden nodig zijn, een gasgestookte centrale in de achterhaven van Zeebrugge of op het bedrijventerrein Herdersbrug in principe niet wordt afgewezen op voorwaarde dat de negatieve neveneffekten worden voorkomen of maximaal beperkt. Het transport van elektriciteit moet gebeuren op die wijze dat negatieve neveneffekten worden geminimaliseerd.

Indien de bouw van nieuwe luchtlijnen onvermijdelijk is, dienen zij zoveel mogelijk gebundeld met andere infrastruktuurelementen en moeten, waar mogelijk, bestaande luchtlijnen worden afgebroken.

Voor het vervoer van AARDGAS EN ANDERE PRODUKTEN DIE PER PIJPLEIDING kunnen worden overgebracht, wordt geopteerd voor het ondersteunen van deze vorm van transport, mits dit transport op minimale wijze het gebruik van de bovengrondse ruimte en van de ondergrond hypotekeert (onder meer via bundeling van leidingen).

Wat de WINNINGEN VAN GRONDWATER betreft moet dit dusdanig geschieden dat de duurzaamheid van het winningsgebied wordt gewaarborgd en eventuele nadelige invloed (tijdelijk van aard) op het natuurlijk milieu minimaal is.

Inzake de behandeling van AFVALWATER wordt gesteld dat investeringen in de nodige waterzuiveringsinfrastructuur noodzakelijk maar niet voldoende zijn. De overheid dient tevens de verontreiniging bij de bron te bestrijden zoals industriële lozingen, verspreide lozingen in landelijke gebieden en agrarische verontreiniging.

De problematiek van de behandeling van afvalwaters is des te alarmerend omdat de drinkwaterproduktie steeds meer afhankelijk wordt van oppervlaktewater.

Voor wat betreft de verwerking van **VAST AFVAL** wordt de beleidsvisie van het Afvalstoffenplan 1991-1995 onderschreven. Volgens dit plan **richt het afvalbeleid zich in de eerste plaats op het voorkomen en rekupereren van afval. Afval dat toch nog vrijkomt moet op een milieuhygiënische manier worden verwijderd zonder nadelige gevolgen voor de toekomstige generaties. Deze verwijdering van niet voor rekuperatie in aanmerking komende afvalstoffen dient te gebeuren via verbranding (met rekuperatie van de energie) of via storten. Het storten moet tot een absoluut minimum worden beperkt en onder milieuhygiënische omstandigheden gebeuren.**

Ook inzake het gebruik van delfstoffen dient gestreefd naar een duurzame ontwikkeling die toelaat te voldoen aan de behoeften van volgende generaties.

Dit betekent dat de ONTGINNINGEN op een rationele manier moeten gebeuren, dat zuinig moet worden omgesprongen met de grondstoffen en dat, waar mogelijk, alternatieven moeten worden aangewend. Ook is het nodig de ontginningsplaatsen zodanig te kiezen dat de nadelen voor andere ruimtegebruikers maximaal worden beperkt en waar mogelijk en verantwoord het stelsel van werk met werk maken wordt toegepast.

Voormelde beleidsvisie leidt tot het formuleren van doelstellingen, waaruit een konkrete vertaling naar bodembestemming en maatregelen, randvoorwaarden en voorschriften kan worden afgeleid.

B. DOELSTELLINGENFORMULERING

De doelstellingen die hierna worden geformuleerd houden geen prioriteitenorde in en zijn niet direkt en uitsluitend toe te wijzen aan de invalshoek van één specifieke sektor.

Doelstellingen met betrekking tot open ruimte hebben waarde op zichzelf, maar zijn ook aangebracht vanuit de sektor toerisme, het wonen (leefbaarheid) en andere. Dit is een algemene vaststelling ten aanzien van de hierna volgende doelstellingen.

Een maximaal behoud van de **open ruimte** en van het natuurlijk milieu moet worden verzekerd door een gekoncentreerd ruimtegebruik en een optimaal gebruik van bestaande voorzieningen. Verweving van functies waar mogelijk, werkt ondersteunend. Voor zover nodig moeten uitbreidingen (wonen, werken) worden voorzien bij bestaande concentraties - rekening houdend met het hiërarchisch stedenet - en lintbebouwing en wildbouw zijn totaal onaanvaardbaar.

In de Kustzone is behoud en herstel van het duinenareaal een absolute prioriteit, om de waarde van de duinen op zich, als zeewering en ook vanuit het oogpunt van het toerisme. Hierbij moet volle aandacht gaan naar grensoverschrijdende aspecten (Noord-Frankrijk, Zeeland).

De konkretisering van de thans in de fase van ontwerp zijnde Groene Hoofdstructuur moet zo spoedig mogelijk gebeuren in samenspraak tussen de onderscheiden beleidsniveaus en de betrokken sectoren. Het behoud en adekwate opbouw van de natuur in een multifunktionele open ruimte kan slechts reëel tot stand worden gebracht via overleg.

Open ruimte is meer dan alleen de Groene Hoofdstructuur. Er moet volle aandacht worden besteed aan het behoud en versterken van waardevolle landschappen die niet door de Groene Hoofdstructuur worden gevat, waarbij het weren van zonevreemde activiteiten in deze landschappen en open ruimte het uitgangspunt is en bepaalde beperkingen voor land- en tuinbouw onvermijdelijk zijn.

Het behoud van de open ruimte betekent ook dat moet worden voorkomen dat verstedelijkte gebieden aan elkaar groeien. Scheidende zones aan de stadsranden moeten een vast en afdwingbaar gegeven zijn in het Structuurplan.

West-Vlaanderen is een van de meest bosarme gebieden van Vlaanderen. Bij de uitwerking van de Groene Hoofdstructuur en de vastlegging van de open ruimte moet worden uitgezien - ook rekening houdend met de landbouwkundige waarde - naar mogelijkheden van herbebossing. Hierbij kan bijzondere aandacht gaan naar de versterking van reeds bestaande boslandschappen (versnipperde partijen), stedelijke randzones en randen van grote monofunktionele gebieden (zoals havens), met al dan niet uitloopmogelijkheden voor toerisme en recreatie.

Door bundeling van infrastruktuurelementen (autosnelwegen, spoorwegen, waterwegen, luchtleidingen), met eventuele herschikking van reeds bestaande elementen en nieuw in te brengen elementen, moet versnippering van de open ruimte en schade aan landschappen worden voorkomen.

Aan land- en tuinbouw moet - binnen de randvoorwaarden van natuurlijk milieu en landschappen - mogelijkheid worden geboden voor een optimale landbouwkundige inrichting. Aandacht gaat hierbij naar land- en tuinbouw als functie op zich en als mededragers van het landschap en plaatselijk ook van natuurwaarden.

In de gebieden met overwegend agrarische functie buiten de eigenlijke kuststrook, moet herinrichting van het gebied mogelijk zijn met inbegrip van het optimaliseren van de waterhuishouding, tegen de achtergrond van een adekwate landinrichting en behoud van de waardevolle natuurlijke elementen. Bundeling van niet-grondgebonden landbouw moet worden in overweging genomen.

Het beleid voor de kleine kernen in de Polders moet gericht zijn op het behouden van ten minste de woonfunctie, met het weren van vestiging van bewoners die uit andere gemeenten migreren en van tweede verblijven en vakantiewoningen én van alle vormen van lintbebouwing en zonevreemde bebouwing.

Met het oog op een verantwoord ruimtegebruik en het beheersen van de mobiliteit moet worden gestreefd naar een aangepast kwalitatief aanbod van het **wonen** - zowel intern als extern beschouwd - met grote aandacht voor goede bereikbaarheid van werk, recreatie en sociaal-kulturele voorzieningen, samengaand met een verantwoorde woondichtheid.

De centrale beleidsdoelstelling van selectieve uitbouw van stedelijke gebieden - zoals geponeerd in het Structuurplan Vlaanderen - moet in de Kustzone haar konkrete vertaling vinden in een vorm van gedekoncecentreerde bundeling, in relatie met de ondersteuning van een hiërarchisch stedenet, die ook een versterking mogelijk maakt van matig uitgeruste kleinstedelijke centra zoals Veurne en Torhout.

De ontwikkeling c.q. herontwikkeling van woongebieden en eventuele nieuwe ontwikkeling van woongebieden moet worden gekoppeld aan de bestaande en verder te ontwikkelen stedelijke werkgelegenheidscentra en de aanwezigheid (huidig of te ontwikkelen) van een adekwaat vervoersaanbod, met aksent op het openbaar vervoer en vormen van niet-autogebonden vervoer. Ook de uitbouw en lokatie van bovengemeentelijke nutsvoorzieningen, winkelvoorzieningen en dienstverlening is in dit perspektief op te nemen.

Er moeten maatregelen worden genomen om de verdere verstedelijking van het platte-land tegen te gaan.

Optimaal gebruik van de bestaande woningvoorraad door rehabilitatie en sanering moet vermijden dat onnodig aanspraak wordt gemaakt op nieuwe ruimte. Inbreiding, zonder aantasting van de woonkwaliteit, moet worden nagestreefd en algemeen het prioritair benutten van de mogelijkheden voorzien binnen de gewestplannen, met uitzondering van lintbebouwing. Er zullen op gemeentelijk vlak maatregelen moeten worden genomen om de verdringing van de behoefte aan permanente bewoning door de vraag naar tweede verblijven en vakantiewoningen te voorkomen.

Verantwoorde inbreiding en stads- en dorpsherwaardering moeten in eerste instantie de wegen zijn tot oplossing van de problematiek.

Naast funktionele inbreiding zal algemeen verdichting moeten worden nagestreefd (bij inbreidings- en uitbreidingsprojekten) met behoud van de externe woonkwaliteit.

Inbreiding, verdichting en bundeling van menselijke activiteiten zijn basiselementen voor een goed ruimtelijk beleid.

De toewijzing van kwota aan de (fusie)gemeenten kan een belangrijk middel worden geacht om de verstedelijking te richten, maar is uiteindelijk enkel een middel dat grenzen en potenties aangeeft. Deze toewijzing zal zonder reëel resultaat blijven indien niet een beleid wordt uitgebouwd dat uitvoerbaarheid garandeert en in de hand houdt.

Een grondbeleid moet het mogelijk maken voormeld beleid haalbaar te maken. Beperking van het ruimtelijk aanbod leidt tot monopolievorming en werkt prijsopdrijvend, tenzij maatregelen effectief kunnen worden gemaakt om op voormelde wijze tot stand komende meerwaarden af te romen en inzetbaar te stellen voor het beleid.

Beheersing van de **mobiliteit** is een fundamenteel element om de centrale doelstellingen op het vlak van bescherming van de open ruimte en herwaardering van het stedelijk weefsel de facto inhoud te kunnen geven. Deze beheersing van de mobiliteit moet dusdanig geschieden dat de economische en sociaal-kulturele ontwikkeling verdere perspectieven krijgen.

De integratie van het autowegennet in internationaal verband dient gerealiseerd. Er dienen geen grootschalige infrastrukturen voorzien die nog meer toeristisch autoverkeer naar de Kust brengen. Het autoverkeer mag niet worden bevorderd; het dient op diverse wijzen geleid.

Maatregelen van ruimtelijke aard moeten het optimaliseren van het openbaar vervoer (via kwalitatieve verbetering, aangepast vervoersaanbod en andere) ondersteunen.

Voor het goederenvervoer moet worden gestreefd naar een terugdringen van het verkeer over de weg en moet de verdere aangroei maximaal worden geleid naar andere vormen van vervoer dan het wegverkeer.

Mogelijkheden dienen geschapen om het (lange-afstands-)goederenverkeer over de weg af te leiden naar goederenverkeer via het spoor en het water. In een streek als de Kustzone, waarin zich twee zeehavens bevinden, is dit een zeer belangrijke vereiste.

Er is aandacht te geven aan de mogelijkheden op termijn van de kustvaart en van beheersing van de mobiliteit via telekommunikatie.

Door het aanbrengen van verbeteringen in de bediening door het spoor (lijnvoering, prijsstelling, frekwentie, comfort) moet de keuze van het vervoermiddel worden beïnvloed en moeten bijkomende gebruikers worden aangetrokken.

Omwille van elementen van verkeersleefbaarheid in de badplaatsen en verhogen van de attractiekracht van deze badplaatsen moeten maatregelen worden genomen tot funktieverlaging van de Koninklijke Baan. De kusttram moet op toeristisch vlak de voornaamste vervoerschakel worden tussen de badplaatsen onderling.

Zoals in de "Beleidsverklaring Vlaanderen in Beweging" wordt gesteld, beschikt de binnenvaart over een ruime transportcapaciteit, zodat ze in belangrijke mate kan bijdragen tot het verminderen van de verkeersproblemen verbonden aan de ontsluiting van zeehavens. De zeehavens vormen de knooppunten van waaruit het binnenvaartnet vertrekt. De modernisering van de hoofdvaarassen van de havens vraagt passende prioriteit. Het is dan ook logisch dat eerst deze scheepvaartassen verder worden gemoderniseerd, die de ontsluiting van de zeehavens bevorderen.

De zeehavens moeten complementariteit en samenwerking nastreven. Voor Zeebrugge gaat het om massale goederenbehandeling (ro/ro, containertrafiek, bulkgoederen); de haven profileert zich het meest uitgesproken in de logistieke funktie met daaraan gekoppeld distributie-activiteiten. Oostende daarentegen is sterk gespecialiseerd in ro/ro-trafiek op Groot-Brittannië; deze haven heeft potenties om zich verder te profileren als kleine, snelle kusthaven die, behalve voor passagiers, zeer geschikt is voor kleine trafieken die een gespecialiseerde dienstverlening verlangen.

Wat betreft de infrastrukturele uitbouw van de havens is het nodig dat oude, in onbruik gerakende havengedeelten niet verder verkommeren maar integendeel worden aangepast aan de moderne (zee-)scheepvaart en terug worden ingeschakeld in de havenactiviteit.

Het beschikbaar zijn van een goed uitgeruste en goed bereikbare luchthaven is een belangrijk element in de regionale ontwikkeling. De luchthaven van Oostende dient dan ook ondersteund en geoptimaliseerd. Wel is terdege rekening te houden met de problematiek van milieuhinder, met name vooral van geluidsoverlast. Deze stellingen zijn conform aan de standpunten die geformuleerd zijn in de Beleidsbrief Regionale Luchthavens Vlaanderen - Aanzet tot een Vlaams luchtvaartbeleid.

De vormen van niet gemotoriseerd vervoer moeten worden ondersteund, heel uitdrukkelijk intern in de eigenlijke Kustzone. Dit laatste kan onder meer het geval zijn bij de uitbouw van randparkings (zie verder). Ook carpooling vraagt om aandacht (woon-werkverkeer).

De **toeristische** activiteit als dominante activiteit in de eigenlijke kuststrook interfereert heel sterk op het ruimtelijke vlak via diverse vormen (verkeer, vakantiewoningen en tweede verblijven en andere) en vraagt om beheersing en geleiding.

Een duurzaam toerisme impliceert een streven naar verhoging van de kwaliteit van het toeristisch aanbod, met een ordelijke ontwikkeling van de betrokken infrastructuur, en houdt ook een verhoogde spreiding in van de toeristische activiteit, vooral in tijd.

Voor de eigenlijke kuststrook moet absolute prioriteit worden gegeven aan het behoud, het herstel en de ontwikkeling van waardevolle natuurlijke elementen in hun ekologische samenhang (zee-strand-duinen-polders). De druk van urbanizatie en toerisme op duinen en polders moet worden teruggedrongen en overbetreding van de duinen worden voorkomen.

Fundamenteel is het behoud van de open ruimten tussen de badplaatsen.

De eigenheid en verscheidenheid van de badplaatsen - die worden ervaren als een belangrijke kwaliteit van de Kustzone - moeten positief worden benaderd en worden verrekend in het planningsgebeuren.

De invalshoek voor de toeristische ontwikkeling - hoofdactiviteit in de eigenlijke kuststrook - is het toerisme van het aanbod. Voor de revitalisering is er behoefte aan interne kwalitatieve verbetering, verdere differentiatie en vernieuwing binnen de randvoorwaarden van het draagvlak.

Het verblijftoerisme moet worden benaderd als de wezenlijke dragende kracht. Ten aanzien van het dagtoerisme is geleiding (beïnvloeden van wensen of voorkeuren en gedragingen) noodzakelijk, onder meer door een aangepast parkeerbeleid dat overlast (onleefbaarheid van de badplaats, overbetreding van de duinen) tegengaat.

Een verkeersleefbaarheidsplan voor de Kustzone reikt de elementen aan voor het verzekeren van bereikbaarheid, ontwikkeling van een kwalitatief toerisme in relatie met de draagkracht van de regio en de algemene opties van het Structuurplan Kustzone. Gelet op de visievorming ten aanzien van het dagtoerisme wordt bijkomende autogerichte verkeersinfrastructuur ten gunste van het dagtoerisme formeel afgewezen (afgezien van mogelijke randparkeerplaatsen).

Ten behoeve van de leefbaarheid van en de verkeersveiligheid in de badplaatsen en tot het verhogen van de toeristische attractiviteit moeten maatregelen worden genomen tot funktieverlaging van de Koninklijke Baan (terugdringen van het doorgaand verkeer, behoudens voor het openbaar vervoer) en tot het verkeersarm c.q. verkeersvrij maken van vitale delen van de badplaatsen.

Als hoofdontsluitingsroute over de weg ten behoeve van het toeristisch verkeer moet de autoweg A18 fungeren die over de gehele Kustzone wordt uitgebouwd én ten behoeve van integratie in het internationaal autowegennet én als structurerend element waarop de verkeersleefbaarheid van de badplaatsen kan worden geënt. Ter hoogte van welgekozen recreatieconcentraties moet een adekwate ontsluiting worden geboden door een combinatie van aangepaste wegenis (niet penetrerend tot de kern van de badplaatsen), openbaar vervoer en/of vormen van niet gemotoriseerd vervoer. Waar mogelijk moeten randparkeerplaatsen multifunctioneel worden voorzien en als dusdanig worden gebruikt.

De binding tussen Kust en Achterland op het vlak van toerisme moet gebeuren onder de vorm van een passieve ondersteuning van het kusttoerisme door aan de schaal van het gebied aangepaste routegebonden vormen van recreatie, met respect voor leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Ook voor het deel van de Kustzone buiten de eigenlijke kuststrook is behoud, herstel en ontwikkeling (versterking) van alle waardevolle natuurlijke elementen prioritair. Het typische polderlandschap moet worden gerespekteerd. Bossen en kasteelparken vragen passende aandacht. Uitbreiding en streekeigen diversifikatie van het bosbestand (al dan niet als uitlooptmogelijkheid voor toerisme en recreatie) is na te streven.

De voorzieningen op recreatief vlak in het agrarisch gebied moeten uitgaan van een ruim-mazige structuur om ruimte te bieden voor een optimale landbouwkundige inrichting. Deze voorzieningen moeten prioritair aansluiten op bestaande infrastructuur en kernen.

De uitbouw van het (onmiddellijk) achterland van de Kust moet essentieel gebaseerd zijn op het behoud en de ontwikkeling van het streekeigene, met grote aandacht voor de landschappelijke waarde van het landbouwgebied, onder meer door landschappelijk aangepaste inkleding van de hoeven. Landinrichting moet het samengaan van gebruik voor land- en tuinbouw, landschappelijke en ecologische waarde (zoals krekengebieden) en recreatief medegebruik optimaliseren.

Naast de hoofdactiviteit toerisme aan de Belgische Kust moet in de Kustzone ook ruimte worden geboden voor een industriële en havenontwikkeling.

De beleidsvisie qua ontwikkeling c.q. behoud en kwalitatieve verhoging van de **werkgelegenheid** refereert naar een aanbod van bedrijventerreinen te enten op het hiërarchisch patroon van het stedenpatroon en sluit aan op de keuze van ontwikkeling van woonkernen.

Deze industriële en havenontwikkeling moet ruimtelijk dusdanig worden voorzien dat konfliktsituaties met het toerisme en het natuurlijk milieu worden vermeden c.q. een expliciete afweging hebben ondergaan.

De industriële ontwikkeling in de twee regionale polen Brugge-Zeebrugge en Oostende moet - gelet op de dualiteit tussen industrie en toerisme - geschieden buiten de eigenlijke badplaatsen en het verzorgend stedelijk gebied. Industrievestiging in de eigenlijke kuststrook moet worden gekoncentreerd op de achterhaven van Brugge-Zeebrugge en van Oostende.

Buiten de kuststrook wordt verder ook het beginsel gehuldigd van een ontwikkeling geënt op de kernenhiërarchie.

In het achterland van de Westkust moet de stad Veurne als industriële ontwikkelingskern de nodige armslag krijgen en dit laatste geldt ook voor de matig uitgeruste kleine stad Torhout ten zuiden van Brugge.

De raakvlakken tussen verstedelijking en ontwikkeling van bedrijvigheden (industrie, zakelijke dienstverlening en andere) zijn voor de hand liggend.

De lokatie van bedrijventerreinen - ook gelet op de verscheidenheid qua terreinen - is hanteerbaar ter ondersteuning van het kernenpatroon en een beheersen van de mobiliteit.

Een goede ruimtelijke relatie tussen wonen en werken, met het impact op vervoer en verkeer, vooronderstelt enerzijds een bepaalde graad van concentratie, die niet uitloopt op het ontstaan van kongestieverschijnselen en diseconomies of scale, en anderzijds een zekere mate van spreiding, die de rendabiliteit van de te maken investeringen niet aantast, zowel ten aanzien van de uitrusting van bedrijventerreinen als van verkeersinfrastructuur, nutsvoorzieningen en andere meer. Een gedekontreerde bundeling van de economische activiteiten, uitgaand van een dynamische hiërarchie van kernen, dient derhalve het basisstramien te zijn.

Cruciaal in het omgevingskader is een netwerk van bedrijventerreinen dat binding heeft met een adekwate infrastructuur.

Het "lokatiebeleid" voor bedrijven moet veel uitdrukkelijker dan in het verleden in relatie worden gebracht met mobiliteitsfactoren en worden opgebouwd rekening houdend met bereikbaarheidsprofielen van de lokaties (bedrijventerreinen) en mobiliteitsprofielen van de bedrijven. De operationalisering van een dergelijk (thans nog tentatief) locatiebeleid vergt een opwaardering van het openbaar vervoer en een (geleidelijk door te voeren) aangepast (stringent) parkeerbeleid.

Vanuit ruimtelijk en vanuit sociaal-economisch oogpunt is het relevant een onderscheid te maken tussen "regionale" bedrijventerreinen en "lokale" bedrijventerreinen (zie verder). Regionale terreinen worden bodembestemmend bepaald in het Structuurplan Kustzone.

Zones voor ambachtelijke bedrijven en kleine en middelgrote ondernemingen kunnen op lokaal vlak bestemming krijgen via gemeentelijke plannen van aanleg voor zover het gaat om reële behoeften van herlokalizaties binnen de eigen gemeenten en/of het bieden van vestigingsmogelijkheden voor initiatieven die verbonden zijn met de gemeente (hoofdzakelijk bevolkingsvolgende activiteiten).

Binnen de kontekst van het geheel van het toeristisch aanbod moet passende aandacht worden gegeven aan jachthavenversterkende activiteitenzones en moet worden voorkomen dat de adekwate lokaties voor dergelijke activiteiten een ander gebruik krijgen.

4. TOELICHTING BIJ DE KONKRETE VOORSTELLEN

De beleidsvisie en de daaruit afgeleide nader omschreven doelstellingen steunen op kennis van de bestaande toestand en knelpunten en op kennis van de aspiraties van de onderscheiden sectoren. Beleidsvisie en doelstellingen zijn echter opgebouwd rekening houdend met de vereiste van integratie. Hierbij is het de facetmatige benadering vanuit ruimtelijke ordening en milieu die randvoorwaarden schept en toetssteen is voor de na te streven economische en sociaal-kulturele ontwikkeling die een duurzaam karakter moeten hebben.

De toelichting bij de konkrete voorstellen - die in meerdere of mindere mate bodembestemmend op de Plankaart zijn aangeduid - kan in globo vertrekken van een sektormatige uitvalshoek, waarbij het duidelijk is dat door de afweging van integratie-elementen, de uitzuivering van konfliktierende voorstellen reeds werd tot stand gebracht.

De sektor open ruimte en milieu fungeert - zoals reeds vermeld - als vertrekpunt en toetssteen.

A. OPEN RUIMTE

Natuurlijk milieu en land- en tuinbouw zijn fundamentele dragers van de open ruimte. Op de Plankaart zijn aanduidingen te vinden die deze beide sectoren vastleggen in hun onderlinge relatie. De verscheidenheid zowel inzake natuurlijk milieu als inzake land- en tuinbouw is bepalend voor de mogelijkheden van verweving. Deze verweving is visueel voorgesteld in de matrix die opgenomen is in de Plankaartlegende bij het Voorontwerp (punt 10 van de Specifieke Plankaartvoorstellingen).

1) NATUURLIJK MILIEU

Bij de indeling van het natuurlijk milieu is gebruik gemaakt van de categorieën zoals opgenomen in de Richtnota "De Groene Hoofdstructuur van Vlaanderen". Wel zijn afwijkingen te vermelden.

De Richtnota vermeldt :

- natuurkerngebieden;
- natuurontwikkelingsgebieden;
- natuurverbindingsgebieden;
- natuurbuffergebieden.

In het Struktuurplan Kustzone gaat het om :

- natuurkerngebieden (K-gebieden);
- natuurontwikkelingsgebieden die op korte termijn kunnen evolueren tot natuurkerngebieden (KO-gebieden);
- natuurontwikkelingsgebieden (O-gebieden).

Het onderscheid tussen de laatste twee categorieën is ingebracht door het Instituut voor Natuurbehoud naar aanleiding van de voorbereiding van het Struktuurplan Kustzone.

Gelet op het beleidsniveau dat verbonden is met het Struktuurplan Kustzone wordt niet ingegaan op de categorieën natuurverbindingsgebied en natuurbuffergebied.

Een inhoudelijke omschrijving van de weerhouden categorieën is opgenomen in de "Uitleg bij de Plankaart".

De Groene Hoofdstructuur is thans nog maar in de ontwerpfase. De kaart aanduidingen, opgevat als perimeters, van dit ontwerp, zoals thans beschikbaar (kaart op schaal 1/100.000 van september 1993 en kaart op schaal 1/25.000 opgemaakt door het Instituut voor Natuurbehoud ten behoeve van het Struktuurplan Kustzone), leveren geen vastgelegde gegevens maar slechts (waardevolle) indicaties; juridisch bestaat de kaart niet. Eenzelfde onduidelijkheid bestaat ten aanzien van de voorschriften die gelden voor de diverse gebiedskategorieën. Ook het Struktuurplan Vlaanderen kon nog niet worden gebruikt als richtinggevend.

Er is in het Struktuurplan Kustzone dan ook geopteerd voor een benadering die - in afwachting van een definitieve vastlegging van de Groene Hoofdstructuur - een preserveerend karakter heeft. Hierbij is onder meer rekening gehouden met bepaalde elementen uit het Advies van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (MINA-Raad) van 19 januari 1993, waarbij onder meer een realisatieprogramma tot het jaar 2005 wordt voorgesteld. In dit tentatief programma werd ten aanzien van de toenmalige kaart in de Richtnota het volgende vooropgezet :

- "- Realizatie van 50 % van de natuurkerngebieden. Uitgangspunt is dat de globale indicatie van natuurkerngebieden concreter moet worden uitgezuiverd en hiervan een prioritair deel van circa 50 % (dus verhouding 1/2) operationeel wordt afgebakend en voor 2005 geoperationaliseerd.
- Dat de overige 50 % kritisch wordt geëvalueerd en eventueel wordt doorgeschoven naar de categorieën natuurontwikkelingsgebieden, natuurverbindingsgebieden of natuurbuffergebieden, of de beleidscategorie natuur in bebouwde omgeving of ekologische infrastructuur.
- Dat van de natuurontwikkelingsgebieden, buiten de overdracht onder vorig punt, maximaal 1/4 moet worden afgebakend en geoperationaliseerd als concreet natuurontwikkelingsproject met evolutie naar natuurkerngebieden en maximaal 1/3 als blijvend natuurontwikkelingsgebied voor natuur, landbouw en bosbouw in nevenschikkend verband."

Konkreet werden in het kader van het Structuurplan Kustzone volgende afwijkingen ten aanzien van het Ontwerp van Groene Hoofdstructuur doorgevoerd, rekening houdend met de aspiraties van andere sectoren, feitelijke toestanden, het schaalniveau van de Kustzone en dergelijke.

Inzake gebiedsaflijningen betreft het vooral, afgezien van een aantal grensaanpassingen :

- niet overgenomen :
 - . delen van de achterhavengebieden van Zeebrugge en Oostende (KO-gebieden op Ontwerp van Groene Hoofdstructuur),
 - . delen van polder(rand)gebieden bij Koksijde-dorp, Middelkerke, De Haan, Knokke en bij de parkbegraafplaats te Brugge (O-gebieden op Ontwerp van Groene Hoofdstructuur),
 - . delen van het strand te Zeebrugge en Heist (O-gebieden op Ontwerp van Groene Hoofdstructuur);
- categorie-verlaging :
 - . KO-gebied werd als O-gebied opgenomen :
 - grote delen van de polders tussen Klemskerke en Zuienkerke,
 - delen van de polders in het gebied Knokke-Dudzele-Oostkerke en bij Nieuwpoort, Veurne en Gistel,
 - bepaalde bossen en drevengebieden te Ruddervoorde, Waardamme en Sijsle;

- categorie-verhoging :
 - . natuurverbindingsgebied werd als O-gebied opgenomen :
 - de bossen met woonparken (een geheel vormend met de omringende bossen die als O-gebied op het Ontwerp van Groene Hoofdstructuur staan aangeduid),
 - het strand ter hoogte van het Westhoek-natuurreservaat te De Panne,
 - het drevengebied ten westen en ten noorden van Oostkamp (een geheel vormend met de omgeving die als O-gebied op het Ontwerp van Groene Hoofdstructuur is aangeduid);
 - . O-gebied werd als KO-gebied opgenomen :
 - de Hoge Dijken te Roksem;
 - . O-gebied werd als K-gebied opgenomen :
 - het strand ter hoogte van het Zwinreservaat te Knokke.

De (voorlopige) voorschriften, horend bij elke gebiedskategorie zijn opgenomen in de "Uitleg bij de Plankaart". Bij het opstellen ervan is als volgt gewerkt :

- voor K-gebieden : hoofdlijnen van de voorschriften die voor deze gebieden door de MINA-Raad werden geformuleerd (Advies van 19 januari 1993 aan de Minister), in een aantal gevallen gekoncretiseerd voor de Kustzone;
- voor KO-gebieden : hoofdlijnen van de voorschriften die voor de O-gebieden door de MINA-Raad werden geformuleerd, in een aantal gevallen gekoncretiseerd voor de Kustzone;
- voor O-gebieden : beperkt aantal voorschriften die vooral streven naar behoud en naar het voorkomen van degeneratie van de huidige waarden.

Het Structuurplan Kustzone geldt, wat deze materie betreft, als voorlopig en zal moeten worden aangepast wanneer de Groene Hoofdstructuur kracht van wet krijgt.

Enige toelichting is nodig ten aanzien van **militaire domeinen** die gelegen zijn **in de open ruimte** en die te koop worden gesteld (9). Zij zijn niet als militair domein ingetekend maar werden opgenomen met een nieuwe, door het Structuurplan Kustzone voorgestelde bestemming.

(9) Te koop gestelde maar niet in de open ruimte gelegen militaire domeinen hebben eveneens een nieuwe bestemming op het Structuurplan. De voornaamste zijn :

- te Oostende : militair hospitaal (circa 6 ha) : opgenomen in "gebied met specifieke potenties";
- te Damme (Sijsele) : deel kazerne (circa 3 ha) : opgenomen in "afgelijnde woonkern";
- te Jabbeke (Stalhille) : depot (circa 3 ha) : opgenomen in "niet afgelijnde, kleine woonkern".

Het betreft vooreerst de marinebasis van Nieuwpoort (circa 30 ha). Dit domein wordt, samen met aanpalende gronden in eigendom van de Vlaamse Gemeenschap (deels natuurreservaat) bestemd tot natuurkerngebied. Hierbij is het aangewezen het natuurlijk contact tussen de rechteroever van de IJzermonding en het land te herstellen. Dit dient te gebeuren door het afgraven van eertijds opgespoten gronden zodat de natuurlijke slikke en schorre opnieuw tot stand kan komen. Dit idee is op de Plankaart grafisch weergegeven door het intekenen van een indicatieve lijn op de huidige grens tussen IJzer en oever.

Een tweede geval situeert zich in het grensgebied van Snellegem en Zedelgem, het betreft het munitiedepot Vloetenveld (circa 170 ha). Ook dit domein wordt in het Struktuurplan Kustzone aangeduid als natuurkerngebied.

2) KULTUURHISTORISCH ZEER WAARDEVOLLE LANDSCHAPPEN

Al of niet overlappend met gebieden met hoge natuurwaarden (zie hoger) komen in de open ruimte ook landschappelijk waardevolle gebieden voor. Op het Struktuurplan Kustzone zijn expliciet aangeduid enkel de landschappen die als **zeer waardevol** werden ingeschat en dit vanuit het **kultuurhistorisch** standpunt. Het gaat dus om grootschalige getuigen van de ontstaansgeschiedenis van de Kustzone. Voor de aanduiding van deze kultuurhistorisch zeer waardevolle landschappen is in essentie gebruik gemaakt van gegevens die beschikbaar werden gesteld door de professoren L. Daels en A. Verhoeven, Laboratorium voor Regionale Geografie en Landschapskunde, Universiteit Gent.

Voor de Duinstreek zijn volgende karakteristieke complexen aangeduid :

- de duinen van De Panne; de zuidelijke eenheden werden in de 9de-10de eeuw gevormd, de noordelijke eenheden zijn jonger en sinds de 12de eeuw tot stand gekomen;
- de oude duinen van Adinkerke (domein Cabour), meer dan 2000 jaar vóór Kristus gevormd.

De duinen van De Panne en van Adinkerke vormen samen een van de zeldzame en in elk geval de meest grootschalige en best bewaarde complete getuigenis van de duinvorming aan de kust.

Voor de Polderstreek zijn aangeduid :

- het complex bestaande uit het Oudland van Dudzele-Koolkerke (niet meer overstroomd sinds ongeveer de 9de eeuw), het Middelland van Ramskapelle-Oostkerke (overstroomd in de 11de eeuw, nadien ingepolderd) en het Nieuwland van Lapscheure en de Hazegraspolder (overstroomd in de 12de eeuw, nadien ingepolderd). Dit complex weer-spiegelt de natuurlijke opeenvolging van zee-inbraken en zee-regressies, deze laatste begeleid door inpolderingen door onder meer abdijen. In het gebied vindt men overblijfselen van kreken (door de zee uitgeschuurde geulen zoals te Lapscheure), zeewerende dijken (zoals de Krinkeldijk te Oostkerke) maar ook van militaire konstrukties (fort van Beieren te Koolkerke, vestingen van Damme, de Cantelmo-linie en het Isabella-fort te Westkapelle en Knokke en andere);
- de historische polders van Oostende (17de eeuw), resultaat van militaire operaties; in dit gebied bevinden zich nog duidelijk overblijfselen van de kreken die toen (via menselijke tussenkomst) door de zee werden geslagen (onder meer de Grote en Kleine Keignaart, de Grauwelozekreek);
- Moere-Blote te Gistel : specifieke strookpercelering ten gevolge van veenwinning in de polders;
- de Frans-Belgische Moeren te Veurne : opvallende percelering in dambordpatroon, ontstaan bij drooglegging (17de eeuw) van een meer aldaar. De oorsprong van dit meer is natuurlijk (vroegere hypotese : resultaat van winning van veen);
- de Moere van Meetkerke : laagte door vroegere winning van veen;
- het Oudland van Lampernisse : een lage Oudlandpolder die uitzonderlijk gaaf is gebleven : veel weiland, zeldzame bebouwing waaronder typische hoeven met wal-grachten, grillig kavel- en afwateringspatroon, veel archeologische sites;
- het Oudland van Nieuwmunster (ook gekend als de Uitkerkse polders) : eveneens een gaaf, zeer open en laag polderlandschap (deels uitgeveend) met onder meer het Blankenbergse vaartje en de Blankenbergse dijk (helemaal afgegraven).

Voor de Zandstreek zijn aangeduid :

- de voornaamste en best bewaarde zogenaamde "velden" : Maldegemveld (Oedelem), Bulskampveld (Beernem), Merkenveld (Loppem), Vloetenveld (Snellegem en Zedegem), Sint-Andriesveld (Sint-Andries), Munkeveld (Ruddervoorde) en Wijnendaleveld (Torhout). Het zijn gebieden die eeuwenlang onder heide lagen en die vanaf het einde van de 18de eeuw werden bebost. Deze bossen bestaan nog (thans veelal met kastelen) of werden nadien door landbouw ingenomen. In dit laatste geval is de oude bosperceleering duidelijk herkenbaar door de regelmatige vormen en door het begeleidend drevenpatroon (vroegere bosdreven);
- het Beverhoutsveld (Oedelem en Assebroek) : een voormalig heidegebied dat tot landbouwgebied werd ontgonnen, zonder de tussenstap van de bebossing;
- Wijnendalebos (Torhout) : een oud jachtbos met destijds een speciaal beheersstatuut in functie van de jacht.

Naast deze grootschalige gebieden die als cultuurhistorisch zeer waardevol zijn aangeduid, zijn er ook kleinere elementen met grote cultuurhistorische waarde (bijvoorbeeld de overblijfselen van de abdijen Ter Duinen en Ter Doest te Koksijde en te Lissewege); zij zijn op de Plankaart niet aangeduid.

3) LAND- EN TUINBOUW

De noodzakelijk geachte diversifikatie in het agrarisch gebied vindt haar weerslag in de indeling van wat kan worden genoemd de Gele Hoofdstructuur. Hierbij wordt de open ruimte opgedeeld in vier types van landelijke gebieden. De term "landelijk gebied" wordt gebruikt omdat het, behalve om land- en tuinbouwgronden, ook gaat om bossen, braakgronden, diverse bebouwing en andere meer.

De indeling in types van landelijke gebieden is gebeurd op basis van meerdere elementen.

Een eerste element is de agrarische bodemgeschiktheid voor de teeltgroepen die in de Kustzone (kunnen) voorkomen (akkerbouw, grasland, extensieve groenteteelt, intensieve groenteteelt, glastuinbouw, boomkwekerij en fruitteelt).

Een tweede gegeven is de ruimtelijke structuur van het landelijk gebied, meer bepaald de ruimtelijke impact van andere actoren : bewoning, industrie, recreatie infrastructuur, natuur en landschap, ...

Een derde element tenslotte betreft de aard van de agrarische bedrijvigheden (10). Er blijkt een relatie te zijn tussen de ruimtelijke structuur van een gebied en de aard van de bedrijven. Zo stelt men vast dat intensieve veeteelt en intensieve tuinbouw heel dikwijls zijn gekoppeld aan meer versnipperde landelijke gebieden, terwijl men in de meer gave landelijke gebieden nog in belangrijke mate grondgebonden landbouw heeft.

Hiermee rekening houdend werden volgende types van landelijke gebieden onderscheiden :

**- Landelijk gebied met diverse bebouwing en/of specifieke agrarische geschiktheden :
L4-gebied**

Het betreft een omvangrijk deel van het landelijk gebied waar men wordt gekonfronteerd met verspreide bebouwing. Naast (eventueel verlaten) boerderijen gaat het om residentiële bebouwing en talrijke eenmans- en KMO-bedrijfjes (die al dan niet gegroeid zijn uit verlaten hoeven en veelal niets te maken hebben met land- of tuinbouw). Deze bebouwing is ofwel enigszins gegroepeerd tot zogenaamde landelijke woongebieden of komt werkelijk alleenstaand voor. Ook een aantal minder bebouwde gebieden, maar met specifieke geschiktheden voor alternatieve teelten, hoofdzakelijk intensieve tuinbouw, worden hierin opgenomen.

De L4-gebieden zijn gekenmerkt door een grote diversiteit aan land- en tuinbouwbedrijven, inclusief sierteelt, boomkwekerij, glastuinbouw, ...

Het gaat om het grootste deel van de Zandstreek (de streek ten zuiden van de lijn Gistel-Moerkerke) en om de Zandleemstreek (het zogenaamde plateau van Izenberge).

(10) Een aantal definities zijn opgenomen als bijlage van de "Uitleg bij de Plankaart".

- **Landelijk gebied met diverse bebouwing en/of specifieke agrarische geschiktheden, maar waarin glastuinbouw en intensieve niet-grondgebonden tuinbouw worden geweerd : L3-gebied**

Het betreft in wezen gebieden zoals L4-gebieden; er komt evenwel weinig of geen glastuinbouw voor. Deze toestand dient vooral om landschappelijke redenen behouden. Konkreet gaat het om bepaalde, landschappelijk (bossen, ...) interessante gedeelten van de Zandstreek zoals het bandvormig gebied ten westen en ten zuiden van Sijsele, doorlopend via het noorden en oosten van Oedelem; een tweede belangrijk L3-gebied situeert zich ongeveer binnen de lijn Loppem-Ruddervoorde-Beernem.

- **Homogeen landelijk gebied : L2-gebied**

Het gaat om gebieden met verspreide bedrijfszetels en met overigens weinig andere (niet-agrarische) bebouwing. Wel komen in dit gebied (zoals elders) para-agrarische bedrijven voor die al of niet gegroeid zijn uit landbouwbedrijven. Binnen het L2-gebied komen hoofdzakelijk grondgebonden bedrijven voor. De tuinbouwactiviteit in deze gebieden beperkt zich thans in belangrijke mate tot extensieve groenteteelt.

De L2-gebieden situeren zich in de Polderstreek en in het complex van de Assebroekse Meersen en het Beverhoutsveld (Oedelem).

- **Homogeen landelijk gebied met aanvullende voorschriften inzake natuur en landschap : L1-gebied**

Het betreft vooreerst onbebouwde of zeer schaars bebouwde gebieden met een hoge landschappelijke en/of natuurwaarde. Het gaat ook om beboste zones met ingesloten en soms ook aanpalende percelen die een agrarisch gebruik kennen. In L1-gebieden heeft men hoofdzakelijk (weinig talrijke) grondgebonden bedrijven.

De L1-gebieden komen voor over de hele Kustzone : bepaalde polders, de voornaamste bossen en hun omgeving (vooral ten zuiden van Brugge), de bovenloop van de IJzervallei en andere.

Voor elk van deze types van landelijke gebieden zijn voorschriften geformuleerd, zowel ten aanzien van land- en tuinbouw als ten aanzien van andere aktoren in de open ruimte. Deze voorschriften zijn opgenomen in de "Uitleg bij de Plankaart".

4) BEBOSSING

In het Structuurplan Kustzone wordt het bos niet als afzonderlijk element behandeld. Het is evenwel uitdrukkelijk geïntegreerd in de voorstellen inzake natuurlijk milieu.

5) OPEN RUIMTE ONDER VERSTEDELIJKINGSDRUK

De open ruimte wordt op veel plaatsen bedreigd door diverse vormen van bebouwing. Grosso modo zijn er twee situaties te onderscheiden.

Een eerste situatie is deze waarbij via lintbebouwing en verspreide wildbouw de open ruimte tussen de kernen een diffuus karakter krijgt. Dit doet zich duidelijk voor in het gebied Gistel-Torhout-Loppem.

Een tweede situatie ontstaat rond sterk verstedelijkte zones waar vanuit deze verstedelijking een tendens tot uitbreiding wordt genoteerd ten koste van de omringende open ruimte. Deze verstedelijkingsdruk manifesteert zich vooral aan de zuidrand van de Brugse agglomeratie en bij een aantal badplaatsen. De noodzaak om de (plaatselijk nog slechts beperkte) open ruimte maximaal te behouden en zelfs te versterken en om het aan elkaar kitten van bebouwingskoncentraties te voorkomen wordt op de kaart benadrukt door de indicatieve pijlen "Te benadrukken continuïteit van open ruimte onder verstedelijkingsdruk".

6) WOONPARKEN

Op het Structuurplan Kustzone zijn woonparken die in het open gebied gelegen zijn, aangeduid met een symbool. Dit symbool verwijst uitdrukkelijk naar de aflijningen en de voorschriften zoals opgenomen in het Gewestplan.

7) ANDERE RUIMTELIJK STRUKTURERENDE ELEMENTEN

De open ruimte kan op het niveau van het Structuurplan Kustzone - hoewel meer gedetailleerd dan in het Structuurplan Vlaanderen - niet indringend worden benaderd zoals dit in de gemeentelijke Structuurplannen moet gebeuren. De open ruimte omvat ook sommige Ruimtelijk Structurerende Elementen die op het niveau van het Structuurplan Kustzone een afzonderlijke aanduiding vragen (eventueel met randvoorwaarden), maar in het geheel van de open ruimte hun plaats vinden en inpasbaar blijven.

Voor de Kustzone zijn op de Plankaart aangeduid :

- bestaande waterplassen met recreatieve potenties;
- ontginningsgebieden met hun nabestemming;
- bestaande antenneparken;
- een bestaand crematorium;
- bestaande gebouwen voor gezondheidszorg;
- bestaande rioolwaterzuiveringsinstallaties.

B. WONEN

1) ALGEMEEN

Huisvesting (wonen) is een van de primaire behoeften van de bevolking. Een van de doelstellingen van een algemeen welzijnsbeleid is dat ieder gezin (en elke persoon) aangepaste huisvesting ter beschikking heeft.

Wonen is meer dan het ter beschikking hebben van een woning. Op de "woningmarkt" gaat het in feite om de vraag en het aanbod van "woondiensten". Wonen moet geïntegreerd zijn in het geheel van activiteiten die zich afspelen tussen het gezin en zijn leefwereld, in het huis, op het perceel, in de wijk, in de gemeente en in de regio. Relaties met verkeer, recreatie, de toegankelijkheid van voorzieningen behoren tot het domein van het wonen. De kwaliteit (in brede zin) van de ruimte waarin voormelde activiteiten kunnen plaatsvinden is van groot belang. Deze ruimte vormt in diverse gradaties het verlengstuk van de woning en omschrijft de kansen op een volwaardige ontplooiing.

De regeringsverklaring van de Vlaamse Regering van 30 januari 1992 stelt ten aanzien van het huisvestingsbeleid dat dit beleid het principieel recht op wonen operationeel zal maken en dat dit beleid prioritair in samenhang met andere beleidsdomeinen (zoals onder andere ruimtelijke ordening, leefmilieu) zal worden gevoerd.

De oriëntatienota over het Structuurplan Vlaanderen (Projekt 92/93) "Vlaanderen in Vorm" van Minister Th. Kelchtermans (november 1992) geeft - refererend naar het regeerakkoord en kiezend voor het concept van duurzame ontwikkeling - twee centrale doelstellingen voor het ruimtelijk beleid, met name de bescherming van de open ruimte en de herwaardering van het stedelijk weefsel.

Een van de dominante en belangrijkste ruimtelijke problemen is het stedelijk verval. Deze stedelijke problematiek hangt samen met twee fundamentele ontwikkelingen, zijnde de uitholling van de stad én het uitdijen van de stad. Beide processen zijn sterk met elkaar verbonden.

In de nota "Vlaanderen in Vorm" wordt als centrale beleidsdoelstelling op het niveau Vlaanderen aangegeven "een selectieve uitbouw van stedelijke gebieden en een gericht verweven, bundelen van functies en voorzieningen zoals bijvoorbeeld winkelcentra, nutsvoorzieningen, ambacht, recreatie binnen het stedelijk gebied. Daarbij gaat de absolute prioriteit naar een zo goed mogelijk gebruik en beheer van de bestaande stedelijke structuur".

De selectie van uit te bouwen stedelijke gebieden moet uiteraard afdoende worden onderbouwd. Fundamenteel is de mogelijkheid van funktioneren van de diverse subregio's. Er is aandacht te geven aan het behoud van de leefbaarheid van de kleine kernen.

2) HUIDIGE TOESTAND. BEPALENDE FAKTOREN VOOR DE EVOLUTIE

Vanuit een louter kwantitatieve benadering is er in de Kustzone geen sprake van een woningtekort noch van substantieel overschot.

Wanneer het **kwalitatieve** aspect van het woningbestand en van het wonen wordt beschouwd ligt de situatie duidelijk anders.

Wat betreft de kwaliteit van de woningen op zich, zijn er geen recente exhaustieve gegevens beschikbaar.

De gegevens van een peilingsenquête over de kwaliteit van het woningbestand in Vlaanderen, uitgevoerd in 1991-92, zijn nog niet beschikbaar.

De Administratie voor Huisvesting kwam in een rapport tot een benadering voor de toestand eind 1988. Voor de Kustzone zijn volgende indicaties aan te geven :

vervangingsbehoefte (te slopen woningen; sanering) :	leegstaande	:	670
	bewoonde	:	8.810
woningsverbeteringsbehoefte (woningen met zware gebreken van beperkte omvang; rehabilitatie) :	leegstaande	:	1.170
	bewoonde	:	19.560

Indien de gegevens van voormelde raming bruikbaar zijn, dan is circa 5 % van het aantal woningen voor permanente bewoning te slopen; circa 11 % heeft zware gebreken van beperkte omvang en moet voorwerp zijn van grondige verbetering. Hierbij valt te onderstrepen dat het hoofdzakelijk gaat om bewoonde woningen. Niet zonder betekenis is dat, volgens gegevens van het Kadaster, er tijdens de 10-jarige periode 1981-90 gemiddeld slechts 415 woningen per jaar werden gesloopt.

De analyse van de bestaande situatie in bredere kontekst wijst expliciet op het bestaan van knelpunten. Het ruimtelijk beslag voor woningbouw wordt heel specifiek - met verschillende intensiteit volgens de regio 's - ervaren als een knelpunt, ook voor de toekomst.

Het gebrek aan beheersing op het vlak van lokaties (suburbanizatie, lintbebouwing, opvulregel) voor het wonen, de problematiek van teruglopende bereikbaarheid van het stedelijk centrum en een te sterk wisselend en te weinig gedragen huisvestingsbeleid hebben de noodzakelijke stads- en dorpsherwaardering niet tot structurerend onderdeel van beleid gemaakt. Verwevenheid van functies als drager van ruimtelijke en sociale kwaliteit werd ook nooit conceptueel onderbouwd en in toepassing gebracht.

In de kustgemeenten en in de stad Brugge werd de kwaliteit van het wonen aangetast door het verkeers- en parkeerprobleem. De verticale verdichting in delen van de badplaatsen is meestal niet aangepast aan het stedenbouwkundig patroon en leidt tot aantasting van de leefbaarheid voor de bewoners en van de attractiviteit voor de toerist.

De (ruimtelijke) verstedelijking van het platteland gaat samen met een verlies aan kwaliteit van het stedelijk weefsel, verlies aan identiteit en aantasting van de centrumfunctie van de stedelijke centra sensu stricto.

Aan het aspect van aangepaste woondichtheden ten aanzien van steeds schaarser wordende ruimte is in het verleden nauwelijks aandacht besteed en het vraagelement was determinerend bij de beslissing tot inname van gronden.

Een cruciaal gegeven voor het Structuurplan Kustzone is in elk geval inzicht in de vraag naar (supplementaire) woningen en de daartoe benodigde ruimte en aangepaste lokaties.

In onderhavige rubriek wordt een raming gegeven van de vraag naar woningen voor permanente bewoning, waarbij - rekening houdend met gegevens van definitieve migratie - elementen van integratie ten aanzien van andere sectoren (open ruimte, milieu) werden meegenomen.

Het is wel duidelijk dat de vraag naar individuele vakantiewoningen (huurvakantiewoningen en tweede verblijven) interfereert ten aanzien van de - tegen de kontekst van duurzame ontwikkeling - mogelijkheden van een adequaat aanbod ten behoeve van de permanente bevolking, zijnde autochtone bevolking en ingeweken bevolking (met permanent verblijf). Dit zal verder bij de afweging van de konkrete voorstellen aan bod komen.

Struktureel wordt de evolutie van de kwantitatieve woningbehoefte bepaald door de toename van het aantal gezinnen of huishoudens. Determinanten van de huishoudensgroei zijn de toename van de bevolking, de verschuiving in de leeftijdsopbouw van de bevolking en de sociaal-kulturele en economische ontwikkeling.

De evolutie van het aantal huishoudens wordt sterk bepaald door **verschuivingen in de leeftijdsopbouw**. Deze verschuivingen zijn belangrijk omdat bij toename in leeftijd de zogenaamde "zelfstandigheidsgraad" toeneemt, althans tot omstreeks 80 jaar.

Onder "zelfstandigheidsgraad" wordt verstaan het aantal hoofden van huishoudens als percentage van het aantal personen in een leeftijdsklasse.

Het effect van verschuivingen in de leeftijdsopbouw op het aantal huishoudens werd berekend voor de periode 1981-91. Indien in de arrondissementen Brugge, Oostende en Veurne de leeftijdsopbouw in 1991 dezelfde ware geweest als in 1981 dan zou het aantal huishoudens in 1991, met de zelfstandigheidsgraden van 1991, in totaal 169.373 eenheden bereikt hebben tegenover 158.936 in 1981. In feite werden er 182.098 huishoudens geteld. In plaats van een toename van 10.437 huishoudens werd het een toename van 23.162 huishoudens of 122 % meer.

Een berekening van het te verwachten aantal huishoudens moet in elk geval uitgaan van de bevolking ingedeeld naar leeftijdsgroepen.

Naast de aangroei van de bevolking en de verschuivingen in de leeftijdsopbouw valt ook te wijzen op veranderingen in de **zelfstandigheidsgraden**.

Onder invloed van sociaal-kulturele en economische factoren (reële inkomensgroei; vooruitzichten qua tewerkstelling en andere) zijn de zelfstandigheidsgraden in de kustarrondissementen (en elders in West-Vlaanderen) in de periode 1961-91 (volkstellingen) ononderbroken gestegen. Jongeren verlieten eerder het ouderlijk huis, om te huwen, om samen te wonen of alleen te wonen. Ook de toename van echtscheidingen was aanleiding tot wat wordt genoemd huishoudensverdunning (of dekohabitatie). Niet zonder betekenis was ook dat ouderen langer zelfstandig bleven wonen.

De bijdrage van de groei van de zelfstandigheidsgraden of de huishoudensverdunning in de totale aangroei van het aantal huishoudens is zeer groot geweest.

In de periode 1970-81 werd in de Kustzone de "normale" aangroei van het aantal huishoudens (door demografische factoren) met ongeveer twee derden verhoogd door voormelde huishoudensverdunning.

In de periode 1981-91 was er een verdere huishoudensverdunning, maar het tempo werd sterk afgezwakt. Een berekening op het niveau van de arrondissementen geeft voor de Kustzone als geheel een aangroei door verdergaande dekohabitatie ten belope van circa 3.000 huishoudens, dit is 15 % van de "normale" aangroei.

Voor de periode 1981-91 kan voor de Kustzone het geheel van de bepalende factoren als volgt worden gekwantificeerd :

effekt van verschuivingen in leeftijdsopbouw :	+ 12.725 huishoudens
effekt van huishoudensverdunning :	+ 3.000 huishoudens
effekt van bevolkingsaangroei (+ 20.800 personen) :	<u>+ 7.425 huishoudens</u>
Totaal :	+ 23.150 huishoudens

Een vooruitberekening van het te verwachten aantal huishoudens (vragers van een woning) werd uitgevoerd rekening houdend met voormelde bepalende factoren.

3) VOORUITBEREKENING VAN HET AANTAL HUISHOUDENS

Wat betreft de omvang van de bevolking en de leeftijdsopbouw werd in beginsel teruggegrepen naar de uitgangspunten van de recente "Bevolkingsvooruitzichten 1992-2050" van het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS) betreffende het zogenaamde "referentiescenario".

In dit referentiescenario is uitgegaan van in de tijd stijgende levensverwachtingen (11). In onderhavige berekeningen is deze hypotese gehanteerd. De stijgende levensverwachtingen hebben een positief effect ten aanzien van het te verwachten aantal huishoudens, dat echter nagenoeg volledig gekoncentreerd is bij de gezinshoofden van 65 jaar en ouder.

De "Bevolkingsvooruitzichten 1992-2050" van het NIS zijn evenwel geamendeerd op het vlak van de hypotesen inzake definitieve migratie. Dit is gebeurd gelet op de specifieke kenmerken van deze migratie in de eigenlijke kuststrook, waar het vrij uitgesproken gaat om zogenaamde "pensioenmigratie". Deze pensioenmigratie leidt tot een opvallende vergrijzing van de bevolking in de kustgemeenten. De gemiddelde leeftijd is in de arrondissementen Oostende en Veurne thans hoger dan in om het even welk ander Belgisch arrondissement (12). Het aandeel van de bevolking van 65 jaar en ouder in de totale bevolking is in de periode 1970-91 (volkstellingen) gestegen van 14,0 % tot 18,6 % tegenover een toename van 12,2 % tot 14,5 % in Vlaanderen. De discrepantie groeit opvallend sterk. Rekening houdend met de algemene beleidsvisie en de geformuleerde doelstellingen is een voortzetting van inwijkingsoverschotten in de kustgemeenten geen vanzelfsprekende optie. Naast sociaal-ekonomische elementen is niet in het minst het ruimtelijke aspekt medebepalend (zie verder).

(11) Bij de mannen voor Vlaanderen stijgend van 73,1 jaar in 1992 tot 75,7 jaar in 2007 en bij de vrouwen van 79,6 jaar tot 82,4 jaar.

(12) Zie : Bevolkingsvooruitzichten 1992-2050, NIS, Brussel, 1993, blz. 209.

De prognose van de bevolking en daaruit afgeleid van de evolutie van het aantal gezinnen (bepalend element voor de woningvraag) is uitgevoerd op het niveau van de fusiegemeenten, met als vertrekdatum 1 januari 1993. De bevolking per 1 januari 1993, ingedeeld naar leeftijd, is ontleend aan het Rijksregister.

Voor de berekening van het aantal gezinnen moeten hypotesen worden vooropgezet inzake het verloop van de zelfstandigheidsgraden. Het is duidelijk dat de zelfstandigheidsgraden niet onbeperkt kunnen blijven stijgen. In de periode 1970-81 (volkstellingen) en ook reeds in de periode 1961-70 (volkstellingen) was het effect van het zogenaamde dekohabitatieverschijnsel in de Kustzone aanzienlijk. De stijging van de zelfstandigheidsgraden leidde tot een supplementaire toename van het aantal huishoudens (inclusief alleenwonenden) van circa tweederde. In de periode 1981-91 (volkstellingen) was dit nog slechts 15 %

Voor onderhavige behoeftenbepaling betreffende het aantal gezinnen is aangenomen dat de zelfstandigheidsgraden in het algemeen tot 1998 zullen stijgen, maar tegen een groeitempo dat slechts half zo groot is als tijdens de periode 1981-91. In die leeftijdsgroepen waar in de periode 1981-91 de zelfstandigheidsgraden enigermate daalden (beneden 30 jaar) is gekozen voor een behoud op het niveau van het jaar 1991.

Wanneer een keuze is gemaakt over de statistische benadering (overlevingskansen, zelfstandigheidsgraden) blijft het cruciale element dat van de definitieve migratie (aard, omvang, richting) in relatie met de ruimtelijke konsekwenties tegenover de dwingende aspecten afgeleid uit de beleidsvisie en doelstellingen.

De konkrete voorstellen zijn gestoeld op nauwkeurig inzicht in de migratiestromen en migratiebalansen. Hierna worden de meest markante elementen vermeld, toegespitst op de jaren 1988 tot en met 1992.

De stad Brugge (regionaal verzorgend centrum) had in de periode 1988-92 een vertrekoverschot van 1.776 personen. Dit verlies was voor 41 % te vinden in de leeftijdsgroep van 25 à 30 jaar. In de overige gemeenten van het arrondissement Brugge met uitsluiting van de kustgemeenten (Blankenberge, Knokke-Heist) werd een inwijkingsoverschot genoteerd dat 2.000 eenheden beliep, met een concentratie in de leeftijdsgroep van 25 à 30 jaar.

De kustgemeenten Blankenberge en Knokke-Heist (Oostkust) - die reeds sinds het midden van de jaren zeventig meer sterften registreren dan geboorten - hebben belangrijke inwijkingsoverschotten die sterk het karakter hebben van pensioenmigratie. Het vestigingsoverschot in de Oostkust valt voor bijna de helft in de leeftijdsgroepen van 55 à 80 jaar (die een aandeel heeft in de totale bevolking van 28 %). Knokke-Heist had in de jaren 1988-92 bij een vestigingsoverschot van 1.365 personen een negatief saldo in de leeftijdsgroepen van 25 à 35 jaar.

De stad Oostende (kuststad en regionaal verzorgend centrum) noteerde in de jaren 1988-92 een inwijkingsoverschot van 1.347 personen (13). Tegelijk was er een erosie in de leeftijdsgroepen van 25 à 35 jaar, met een verlies van 427 personen. In de niet-kustgemeenten van het arrondissement Oostende was er globaal een inwijkingsoverschot van 411 personen, met in de leeftijdsgroepen van 25 à 35 jaar een aanwinst van 232 personen.

Elk van de andere kustgemeenten van het arrondissement Oostende heeft aanzienlijke inwijkingsoverschotten. Te Middelkerke heeft dit vestigingsoverschot sterk uitgesproken kenmerken van pensioenmigratie en is er een verlies in de leeftijdsgroepen van 20 à 30 jaar. Bredene en De Haan daarentegen trekken jonge vol-actieven aan (25 à 35 jaar). De Haan heeft qua inwijking ook een positief saldo qua pensioenmigratie. Bredene fungeert heel duidelijk als overloopgebied voor de stad Oostende.

In het arrondissement Veurne zijn Veurne (matig uitgeruste kleine stad) en Alveringem sinds jaren uitwijkingsgemeenten. Veurne registreerde, na een vertrekoverschot van circa 250 personen in de jaren tachtig, een vestigingsoverschot in 1991 en 1992.

In de kustgemeenten (Nieuwpoort, Koksijde, De Panne) van het arrondissement Veurne (Westkust) - met meer sterften dan geboorten te De Panne sinds 1972 - is het vestigingsoverschot bijzonder groot, met uitgesproken kenmerken van pensioenmigratie. Tijdens de jaren 1988-92 was er in de Westkust een vestigingsoverschot van 3.024 personen. In de rangorde van alle Belgische arrondissementen scoort het arrondissement Veurne qua inwijkingsoverschotten het hoogst (samen met Nijvel). Het vestigingsoverschot in de Westkust sloeg voor 41 % op personen van 55 à 70 jaar (bij een aandeel in de totale bevolking van 20 %).

(13) Oostende heeft sinds 1973 jaar na jaar meer sterften dan geboorten.

De kustgemeenten als geheel trekken bevolking aan uit de grote agglomeraties (Brussel, Antwerpen, Gent). De vergrijzing van de bevolking neemt bijzonder sterk toe en het aantal alleenwonenden is er manifest.

Onder de twaalf Westvlaamse gemeenten waar het aandeel van de bevolking van 65 jaar en ouder 17 % of meer bedraagt zijn er zeven kustgemeenten. Enkel Bredene onderscheidt zich door een relatief jeugdige leeftijdsopbouw (13 %). De Haan (16 %) scoort beter dan de andere kustgemeenten, maar de vergrijzing is toch groter dan gemiddeld in West-Vlaanderen, Vlaanderen en het Rijk.

Het aandeel van de alleenwonenden in het totale aantal huishoudens beliep op 1 maart 1991 (volkstelling) in de kustgemeenten globaal 33 % tegenover 21 % in Overig West-Vlaanderen. De stad Oostende noteert hiervoor 38 %, Blankenberge 37 % en De Panne en Knokke-Heist 33 %.

In aanmerking nemend de fundamentele betekenis van de definitieve migratie op de toekomstige ruimte-inname werd een dubbel scenario meegenomen in de opties. In een eerste scenario wordt uitgegaan van een evenwicht (kwantitatief en kwalitatief) tussen in- en uitwijking (gesloten bevolking); in een tweede scenario worden positieve migratiesaldi niet uitgesloten.

4) OPTIES - TOEWIJZING VAN KWOTA

Binnen deze kontekst werden de konkrete voorstellen qua vrij te geven ruimte voor permanente bewoning als volgt opgebouwd :

- voor de stad Brugge moet worden gestreefd naar het uitschakelen van de vertreko-verschotten;
- voor de stad Oostende moet een aangepast aanbod worden geschapen voor het behoud en bij voorkeur enige inwijking van jonge vol-aktieven, binnen de grenzen van de ruimtelijke mogelijkheden van een duurzame ontwikkeling;
- voor elk van de andere kustgemeenten is het standpunt dat voor zover de ruimtelijke draagkracht dit toelaat, mag worden voorzien in ruimte voor de autonome groei en dat vestigingsoverschotten slechts aanvaardbaar zijn binnen deze ruimtelijke draagkracht;
- voor de niet-kustgemeenten van het arrondissement Brugge (exclusief de stad Brugge) moet worden gestreefd - refererend naar de relatie met Brugge - naar een afbouwen van de inwijkingsoverschotten, uiterlijk tegen omstreeks 1998. In de polder-gemeenten (Zuienkerke en betrokken deelgemeenten van Damme) is ook reeds in de korte periode (1993-98) het toelaatbaar stellen van vestigingsoverschotten ruimtelijk af te wijzen;

- voor de niet-kustgemeenten van het arrondissement Oostende is voor de gehele periode enkel ruimte te bieden voor de autonome groei (eigen behoeftemodel), dit wil zeggen dat geen ruimte moet worden voorzien om vestigingsoverschotten mogelijk te maken;
- voor de niet-kustgemeenten van het arrondissement Veurne is het uitgangspunt dat te Veurne (stedelijk centrum) ruimtelijke mogelijkheden moeten worden geboden om in elk geval vertrekoverschotten te voorkomen en dat voor Alveringem de in het gewestplan voorziene ruimtelijke mogelijkheden mogen worden gelaten (afgezien van lintbebouwing) om vertrekoverschotten te voorkomen.

De vertaling naar kwota ten aanzien van de aangroei van het aantal huishoudens (vraag naar woningen voor permanent verblijf) laat dan voor sommige gemeenten enige "manoeuvree"-ruimte binnen twee scenario's. Het eerste algemene scenario, dat in beginsel geldt voor elke gemeente (uiteeraard binnen de kontekst van ruimtelijke draagkracht), is dan het scenario uitgaande van een gesloten bevolking (autonome groei; geen inwijkings- of uitwijkingsoverschot). Het tweede scenario houdt rekening met eventuele inwijkingsoverschotten, waarbij het jaargemiddelde van de periode 1981-90 als norm is genomen. Voor de periode 1993-98 is dit als bovennorm te beschouwen. Dit laatste is zeker verantwoord te noemen.

Woningmarktprocessen overstijgen onbetwistbaar gemeentegrenzen. De keuze van de woonplaats wordt heel sterk bepaald door het woningaanbod en niet zozeer door de expliciete keuze voor de betrokken gemeente (aantrekkelijkheid). De categorie "aanbod-volgers" is groter dan de categorie huishoudens die bewust kiest voor een bepaalde gemeente.

In de stad Brugge is in de laatste deelperiode (2003-2008) op grond van de autonome groei reeds een daling van het aantal huishoudens te verwachten. Dit schept uiteraard ruimte voor eventuele inwijking of gebruik van het betrokken woningbestand als tweede verblijf.

In diverse kustgemeenten is bij scenario 1 een daling van het aantal huishoudens te verwachten vanaf de periode 1998-2003 (Oostende, Blankenberge, Knokke-Heist, De Panne) of vanaf 2003-2008 (Koksijde).

Het dubbele scenario is in aanmerking genomen omdat het niet realistisch is te verwachten dat de optie tot versterking van de uitbouw van stedelijke gebieden en herwaardering van het stedelijk weefsel kan betekenen dat reeds **onmiddellijk** in de randzone van de regionale steden of kleinstedelijke centra elk vestigingsoverschot zonder meer kan worden afgewezen.

De kwota inzake de aangroei van het aantal huishoudens voor elk van de fusiegemeenten zijn als volgt :

Gemeente	Periode 1/1/1993-1/1/1998		Periode 1/1/1998 1/1/2003	Periode 1/1/2003- 1/1/2008
	Scenario 1 (a)	Scenario 2	Scenario 1	Scenario 1
Beernem	+184	+231	+109	+87
Damme	+171	+230	+88	+80
Jabbeke	+247	+416	+184	+159
Oostkamp	+457	+475	+290	+210
Torhout	+321	+373	+188	+138
Zedelgem	+469	+519	+311	+266
Zuilenkerke	+68	Ruimtelijk af te wijzen	+42	+25
Brugge	+1.453	Vertrekoverschot in 1981-90	+397	-161 (b)
Blankenberge	+66	Vestigingsoverschot	-33	-77
Knokke-Heist	+160	slechts aanvaardbaar binnen ruimtelijke draagkracht, ook in de volgende periodes	-112	-249
Gistel	+156	Ruimtelijk af te wijzen	+45	+38
Ichtegem	+234		+131	+87
Oudenburg	+134		+51	+38
Oostende	+160	Afhankelijk van ruimte- lijke draagkracht, ook in de volgende periodes	-406	-561
Bredene	+210	Vestigingsoverschot	+157	+173
De Haan	+135	slechts aanvaardbaar	+62	+16
Middelkerke	+169	binnen ruimtelijke draagkracht, ook in de volgende periodes	+63	-5
Alveringem	+21	Vertrekoverschot in	-15	-13
Veurne	+128	1981-90	+63	+56
De Panne	+55	Vestigingsoverschot	-57	-90
Koksijde	+136	slechts aanvaardbaar	+46	-24
Nieuwpoort	+116	binnen ruimtelijke draagkracht, ook in de volgende periodes	+34	+18

(a) Gesloten bevolking.

(b) Daling van het aantal huishoudens schept ruimte voor eventuele in-
wijking (of gebruik als tweede woning).

De optie kan wel zijn dat de haalbaarheid van een concentratiemodel (opvang in de stedelijke centra) als streefdoel wordt vooropgezet en naar middelen wordt gezocht om ten minste op halflange termijn dit concentratiemodel te realiseren.

Het (zo vlug mogelijk) evolueren naar een dergelijke situatie wordt hanteerbaar gesteld via een toewijzing aan de gemeenten van kwota (kontingenten). Deze kwota worden bepaald aan de hand van voormelde berekeningen van aangroei van het aantal huishoudens en binnen de kontekst van voormeld raamwerk van beleidsopties.

Onder meer omdat het marktmechanisme dominant is op de eigenlijke woningmarkt en in ons land een grondbeleid nooit van de grond is gekomen, zal zeker in de korte periode een voldoende marge als manoeuvreerruimte moeten worden meegenomen.

De benutting van deze kwota met omzetting naar ruimte-inname moet afhankelijk worden gesteld van randvoorwaarden, waarover verder zal worden gehandeld.

Uit analyse is gebleken dat **de stad Brugge** (fusiegemeente) in de jaren tachtig een vertrekoverschot noteerde van circa 2.600 personen, dat grosso modo een tegenhanger vond in het vestigingsoverschot in de niet-kustgemeenten van het arrondissement Brugge (circa 3.000 personen).

Voor de stad Brugge is een afbouw van de vertreksaldi na te streven.

In de stad Brugge waren de vertreksaldi sinds het midden van de jaren zeventig ononderbroken van een dergelijke omvang dat het niet realistisch is aan te nemen dat het volledig elimineren van vertrekoverschotten in de korte periode mogelijk is.

Toch lijkt het aangewezen als uitgangspunt te nemen dat in beginsel op het grondgebied van Brugge ruimte moet worden geboden - met absolute prioriteit voor inbreiding en stadsherwaardering - om de aangroei van de eigen bevolking op te vangen.

Ook zonder uitwijkingsoverschotten is er rekening mee te houden dat - tenzij de zelfstandigheidsgraden ook na 1998 blijven stijgen - te Brugge het aantal huishoudens na 2003 zal dalen.

De vraag kan worden gesteld of een streven naar vestigingsoverschotten niet wenselijk is.

In de gehanteerde opties is verrekend dat in het arrondissement Brugge buiten de kustgemeenten de migratiesaldi verwaarloosbaar zouden zijn (als geheel beschouwd).

Inwijkingsoverschotten te Brugge zouden dan hun oorsprong moeten vinden hetzij in afstroming van de autonome groei van de niet-kustgemeenten hetzij in een in de plaats treden door de stad Brugge als vestigingsplaats voor personen die thans de kustgemeenten als woonplaats kiezen.

Het is niet realistisch te veronderstellen dat de stad Brugge een deel van de autonome groei van de niet-kustgemeenten zou gaan opnemen.

Indien Brugge in de plaats zou treden (ten dele of nagenoeg volledig) van de kustgemeenten voor de opvang van de pensioenmigratie - vooral komend uit het binnenland - dan wordt de reeds aanzienlijke vergrijzing nog versterkt. Een funktiebepaling van het regionaal-stedelijk centrum Brugge in de richting van een woningaanbod voor gepensioneerden moet ongetwijfeld niet geschieden ten gunste van bevolking komend van buiten de regio Brugge.

Voor de stad Brugge wordt derhalve vooropgezet dat een ruimtelijk aanbod voorhanden zou moeten zijn om voor de behoeften van de eigen bevolking te kunnen instaan. In de korte periode zal normaliter de reële aangroei van het woningbestand beneden het streefniveau blijven, maar het wordt wenselijk geacht dat het ruimtelijk aanbod voldoende groot is om eventueel nadien een inhaalbeweging uit te voeren en de tijdelijk opgelopen discrepantie op te heffen.

Een ondersteuning van het regionaal-stedelijk centrum **Oostende** wordt slechts reëel indien een inwijkingsoverschot met jonge vol-actieven kan worden opgebouwd en niet dominant via pensioenmigratie. Een adekwaat ruimtelijk aanbod moet toelaten de inwijking die zich thans richt op de niet-kustgemeenten op te vangen en de overloop naar de aangrenzende kustgemeente Bredene en andere kustgemeenten te voorkomen.

Voor de stad **Veurne** - verzorgingscentrum van een agrarisch ommeland - moet zeker worden gestreefd naar een aanbod voor de behoefte van de eigen bevolking. Een evolutie naar een opvangen van inwijking die zich nu richt op de kustgemeenten lijkt - mede omwille van ruimtelijke gegevens - niet als streefdoel te moeten worden vooropgezet.

De situatie voor de **kustgemeenten** is vrij complex. Toch is het noodzakelijk de randvoorwaarden voldoende scherp aan te geven.

Ook als er rekening wordt mee gehouden dat er - omwille van fiskale overwegingen - een aantal fiktieve inschrijvingen worden genoteerd, toch is de omvang van de inwijking en de trend van die aard dat een eliminatie op korte en zelfs half lange termijn niet realistisch moet worden geacht. Beperking van het aanbod van bouw mogelijkheden werkt remmend.

Kompetitie met vragers uit de eigen bevolking is kwantitatief veel minder dan voorheen in rekening te brengen, gelet op de hiervoor vermelde geringe "autonome" groei. Toch zal aan dit aspect nog aandacht moeten worden gegeven. Via gemeentelijke plannen van aanleg kan althans in die richting worden gewerkt (door voorschriften qua dichtheden, koppelwoningen en dergelijke).

In de kustgemeenten moet het aanbod aan ruimte, rekening houdend met de geringe autonome groei en het uitgesproken karakter van pensioen migratie, hoofdzakelijk worden benaderd vanuit de ruimtelijke mogelijkheden, waarbij aan de berekeningen op gemeentelijk niveau enkel wezenlijke betekenis kan worden gegeven waar het gaat om autonome groei. Ten aanzien van een eventueel aanbod voor pensioen migratie is het benaderingsveld het geheel van de kustgemeenten in zijn ruimtelijke potenties en niet het gemeentelijk niveau. Uiteraard gaat het hierbij om de draagkracht van het gebied en de verscheidenheid van aanspraken op ruimte.

Voor de kustgemeenten is het ruimtelijk aanbod dat nodig is voor de autonome groei eerder gering. Er is echter niet alleen vraag voor permanente bewoning maar ook voor huurvakantiewoningen en voor tweede verblijven. Het is in elk geval wenselijk dat de kustgemeenten maatregelen nemen om de ruimte die nog kan worden geboden, prioritair te laten innemen door de eigen bevolking. Het is binnen deze kontekst dat in het Structuurplan Kustzone onder meer voor Westkapelle, deelgemeente van Knokke-Heist, eerder ruime bouwgrond capaciteit wordt gelaten (zoals voorzien in het gewestplan) en tegenover de voorzieningen van het gewestplan geen bijkomende ruimte wordt voorzien te Knokke.

In de kustgemeenten waar de autonome groei negatief wordt, kan louter cijfermatig beschouwd het mogelijk worden geacht inwijkingsoverschotten op te vangen en/of een aanbod te doen voor vakantiewoningen en tweede verblijven zonder het woningaanbod verder te vergroten. Het probleem is evenwel dat de kwaliteit van het aanbod uitermate belangrijk is. Woningen die vrijkomen kunnen adequaat zijn voor ouderen maar niet voor jonge gezinnen in de expansiefase. Druk is steeds aanwezig en zal er ook in de toekomst zijn om toch nieuwe woningen te bouwen en bestaande woningen als niet aangepast (intrinsiek en/of naar ligging) af te wijzen. Cruciaal wordt het om adequate beleidsmaatregelen tijdig (in feite anticiperend) te treffen en werkzaam te maken. Er is zeker ook in de kustgemeenten behoefte aan een beleid dat het mogelijk maakt werkelijk op korte termijn een grondige en volledige sanering en rehabilitatie van het bestaande woningpark te realiseren om de dualiteit tussen overbodige nieuwbouw en groeiende leegstand en verkrotting te vermijden (zie verder).

In de kustgemeenten moet het ruimtelijk planologisch aspect wezenlijk determinerend zijn.

5) OMZETTING IN MAATREGELEN

Refererend naar de vergrijzing van de bevolking en de toename van alleenwonenden is verdichting in bepaalde gebieden in rekening te brengen.

De gevolgen van de vergrijzing van de bevolking zijn manifest. In de hypothese van een gesloten bevolking (geen inwijdings- of uitwijkingssaldo) kan de toename van het totale aantal huishoudens in de Kustzone in de periode 1993-2008 worden geraamd op circa 7.100 eenheden. In de leeftijdsgroepen van 70 jaar en meer zou de aangroei circa 9.900 eenheden bedragen. In de arrondissementen Oostende en Veurne zou de aangroei in de leeftijdsgroepen van 70 jaar en meer zowat het drievoudige zijn van de aangroei van alle huishoudens samen. Verdere pensioenmigratie zou dit uiteraard nog aanscherpen.

Een toenemende vergrijzing van de bevolking kan de tendens tot suburbanisatie afremmen, omdat het niet-stedelijk gebied minder is aangepast aan het verzorgingspatroon van de derde en vierde leeftijd.

De huidige situatie is complex omdat tijdelijk het woningbestand nog moet worden vergroot, er sinds jaren een behoefte is aan sanering en rehabilitatie van een groot aantal woningen - het grootste aantal bewoond - en er binnen een paar decennia geen behoefte meer zal zijn aan verdere uitbreiding van het woningbestand maar integendeel het woningbestand in aantal zal mogen worden gereduceerd.

Verantwoorde inbreiding en stads- en dorpsherwaardering moeten daarom in eerste instantie de wegen zijn tot oplossing van de tijdelijk nog stijgende vraag naar woningen.

Inbreiding staat in contrast met uitbreiding waarbij nieuwe gronden buiten het eigenlijke stads- of dorpsweefsel worden benut. Inbreiding is gericht op het integreren van nieuwe (supplementaire) woningen in het stedelijk bebouwd milieu. Inbreiding moet echter meer zijn dan "inbreidende nieuwbouw". Inbreiding staat of valt met de kwaliteit van het woonmilieu en de woondiensten. In een dynamisch perspectief moeten ook de bewoonde en onbewoonde woningen van onvoldoende kwaliteit worden betrokken bij de oogmerken van inbreiding. Woningen die niet tijdig worden gesaneerd of gerehabiliteerd zullen verkrotten, leeg komen te staan en de kwaliteit van de gehele omgeving aantasten.

"Vervangende nieuwbouw", het ter plaatse vervangen (al dan niet met andere dichtheden) van onverbeterbare woningen, is ook een vorm van inbreiding. In onze steden en dorpen gaat het niet zozeer om leegstaande dan wel bewoonde woningen. In ruime zin kan tot inbreiding ook worden gerekend, de verbetering (rehabilitatie) van woningen die niet moeten worden gesloopt maar die zonder verbeteringswerken zullen afglijden naar de categorie te slopen woningen. Ook als een en ander samengaat met een verlaging van de dichtheid kan dit, in een dynamisch perspectief, als inbreiding worden bestempeld.

Beklemtoond kan worden dat voormelde redenering niet geldt voor invullende nieuwbouw, sanering of rehabilitatie van **lintbebouwing** en nog minder wildbouw.

Inbreiding moet met grote omzichtigheid geschieden. Bouwen voor de toekomst betekent ook bepaalde ruimten onbebouwd laten, denkend aan toekomstige behoeften die niet akkuraat in te schatten zijn en de kwaliteit van de omgeving.

Inbreiding mag zeker niet verworden tot een bijna stelselmatig aanspreken van alle nog vrije ruimten in de verstedelijkte kernen en dorpen. Een te strikte funktiescheiding - zoals dit zich meer en meer aftekent - moet worden vermeden. Hierbij kan worden gewezen op verhoogde mogelijkheden van bestrijding aan de bron van hinder door geur, geluid en andere. Een evolutie naar wat meer "high tech" ruimtegebruik (zoals nabij of boven stations) moet worden ondersteund.

Ook al staat wooninbreiding centraal bij het hanteren van het begrip inbreiding, toch moet het duidelijk zijn dat het gaat om een totaalproces.

De faktor tijd is een cruciaal gegeven. De kwaliteitsverbetering van **bewoonde** te slopen woningen in de stedelijke centra en in de dorpen moet op korte termijn gebeuren. Dit impliceert dat tijdelijk een aanbod wordt gecreëerd dat groter is dan wat op grond van de autonome groei is vereist. Het proces verloopt veelal kleinschalig en dan ook nauwelijks opgemerkt. Toch is een adequate monitoring vereist wat betreft uitwijkplaats en later hergebruik van de oorspronkelijke plaats. In grotere steden kan het nodig zijn dit proces van sloop, vervangende inbreiding en begeleidende herhuisvesting in de komende jaren (korte periode !) grootschaliger aan te pakken, zoniet komt men te laat. In situaties zoals onteigening voor infrastructuurwerken (zoals renovatie haven Oostende) is monitoring cruciaal.

De vraag of op de "woonwensen" van de bevolking, thans tot uiting komend in nieuwe woonwijken met dichtheden (netto) van 12 à 15 woningen per ha of minder, verder kan worden ingegaan, lijkt ontkennend te moeten worden beantwoord.

Verdichting in een stad als Brugge is zeker aan grenzen gebonden. Reürbanisatie mag niet gebeuren ten koste van het prijsgeven van de reeds beperkte openheid van onze agglomeraties. In de kustgemeenten moet een verdere verticale verdichting worden afgewogen tegenover de draagkracht van de onderscheiden zones, rekening houdend met het stedenbouwkundig patroon, effecten van verkeersleefbaarheid, veiligheidsaspecten en andere meer. Het is wel duidelijk dat de aangroei van huishoudens in de hogere leeftijdsklassen, waaronder veel alleenstaanden, vanuit deze invalshoek meer armslag biedt voor verdichting in de lijn van de feitelijke woonwensen. Bij verdichting zijn minimumnormen qua woonoppervlakte voor appartementen en studio's in acht te nemen.

De woonverdichting moet in elk geval ook worden verzekerd in de randzones van de stedelijke centra en agglomeraties en de krans van gemeenten waar in de voorbije jaren de grondinname veelal extensief is gebeurd.

Het moet ook duidelijk zijn dat de optie voor een versterking van de stedelijke centra, niet betekent dat het criterium van evaluatie moet zijn de absolute aangroei van bevolking en van het woningbestand, als het ware los van overwegingen van ruimtelijk-planologische aard en van sociaal-ekonomische aard. Beheersing van de verkeersstromen en het behoud van een kwalitatief woonklimaat zijn essentiële elementen. Centraliteit en bereikbaarheid moeten niet kunstmatig worden nagestreefd. Hierbij is ook in aanmerking te nemen dat het eigenlijke centrum van tewerkstelling in produktie-eenheden meer en meer is verschoven naar de periferie (zie Nijverheid en diensten).

De ruimte die op de Plankaart voor "wonen in ruime zin" wordt vrijgegeven, is afgelijnd vertrekkend van het beginsel van verweving van functies, met verschillen naar de aard van de kern (funktietoewijzing volgens het hiërarchisch niveau, ligging en andere).

De Uitleg bij de Plankaart verstrekt verduidelijking over de betekenis van de aanduidingen en aflijningen.

De toewijzing van kwota aan de gemeenten beoogt het proces van verstedelijking te kunnen geleiden. Bij die toewijzing is voor de meeste gemeenten aangenomen dat in de korte periode enigermate kan worden afgeweken van het eigen-behoeftemodel (via scenario 2) en is bij de opname op de Plankaart van de "afgelijnde woonkern" de desbetreffende ruimte verrekend. De stedelijke centra krijgen ook een toebedeling van ruimte voor de functies op het overeenkomstig niveau. Algemeen is rekening gehouden met de vereiste om mogelijkheden te bieden voor de herlokalizatie van ambachtelijke bedrijven en kleine of middelgrote ondernemingen en armslag te bieden voor nieuwe initiatieven die bevolkingsvolgend van karakter zijn.

Omwille van het niveau van het Structuurplan Kustzone en de betrokken reikwijdte, in relatie met het gemeentelijk niveau, zijn er kleine woonkernen die geen morfologische begrenzing kregen toegewezen op de Plankaart (niet afgelijnde kleine woonkern). Woonkoncentraties in de open ruimte (gehuchten, kleine dorpen) zonder werkelijk onderbouwde kernvorming zijn enkel op de basiskaart afleesbaar. Het is aan het gemeentelijk niveau om - in samenspraak met het Provinciale niveau - via Uitvoeringsplannen tot eventuele aflijning en omschrijving van randvoorwaarden over te gaan. Een "uitsorteren" van woonkernen en woonkoncentraties zou moeten worden nagestreefd.

Rekening houdend met de vereiste om mogelijkheden te verzekeren voor de bestemming van een lokaal bedrijventerrein (zie verder onder C) is in een beperkt aantal gevallen op de Plankaart - gelet op de te beperkte ruimte binnen de "afgelijnde woonkern" - ook een aanduiding opgenomen "Richting van toelaatbare ontwikkeling voor lokaal bedrijventerrein" (zie Uitleg bij de Plankaart).

Een belangrijk element is de toewijzing van kwota aan elk van de fusiegemeenten.

Het benutten van de kwota kan niet zonder meer en gelijktijdig op elk van de lokaties gebeuren. Toewijzing van kwota impliceert benutten van de beschikbare ruimte op een wijze die in de tijd is gespreid, volgens de wezenlijke behoeften voor die tijdsperiodes. Dit vergt een behoeftenbepaling in relatie met konkrete mogelijkheden. Hierbij is inzicht in het woningbestand naar kwantiteit en kwaliteit (met aandacht voor de totale woonomgeving) noodzakelijk. Mogelijkheden van gebruik van leegstand, inbreidende nieuwbouw en vervangende nieuwbouw moeten het uitgangspunt zijn. Indien **vervangende** nieuwbouw kwantitatief zeer belangrijk moet zijn, dan zal tijdelijk een voldoende kwantum voor begeleidende herhuisvesting (voor bewoners die te slopen woningen moeten verlaten) supplementair moeten in rekening worden gebracht, kwantum dat in feite anticiperend zal zijn op latere behoeften van autonome groei. Er moet een gedegen kwantitatieve en kwalitatieve woonbehoeftenstudie voorliggen vooraleer goedkeuring kan worden gegeven aan het aansnijden van nieuwe gebieden, hetzij reeds als woonuitbreidingsgebied voorzien in het Gewestplan hetzij in de gebieden die op de Plankaart zijn aangeduid als "Richting van toelaatbare woonkernontwikkeling".

Het ene luik van de woonbehoeftenstudie is het kwotum, met spreiding in de tijd, zoals aangegeven in het Struktuurplan Kustzone. Niet zonder betekenis is het hier nogmaals te beklemtonen dat deze kwota werden berekend onder meer in aanmerking nemend de demografische eigenheid van de gemeenten, met de leeftijdsopbouw van de gemeente als specifiek element.

Het andere luik van de woonbehoeftenstudie moet de gegevens omvatten van leegstand (kwantiteit en kwaliteit), van kwaliteit van de bewoonde woningen, van onbebouwde percelen in het bebouwingsweefsel (inbreidingsmogelijkheden) en capaciteit rekening houdend met aangepaste dichtheden. De betrokken dichtheden zijn niet uniform, maar verschillend volgens de deelgebieden.

De kwota worden toegewezen op het niveau van de fusiegemeenten. Het komt aan de gemeente toe om - in samenspraak met het niveau van de Provincie - de verdeling van het kwotum over de deelgemeenten te bepalen. Hierbij is echter in beginsel als randvoorwaarde te stellen dat de deelgemeenten die ondergeschikt zijn aan de hoofdkern (refererend naar voorzieningen en funktietoewijzing) hun aandeel in het totale woningbestand niet mogen vergroten.

Voor het omschrijven van de omvang, kwaliteit en bruikbaarheid van de bestaande leegstand is er geen algemene telling beschikbaar. Het is voor de toekomst een konkrete opdracht van de gemeenten een dergelijke inventarisatie uit te werken en voortdurend te aktualiseren. Ook het inventariseren van de onbebouwde percelen en inbreidingsmogelijkheden is een opdracht van de gemeenten. Voor de kwalifikatie van het woningbestand in gebruik (bewoonde woningen voor permanent verblijf) komen naar verwachting de resultaten beschikbaar van de door het Bestuur Huisvesting (Administratie Ruimtelijke Ordening en Huisvesting) in 1991-92 uitgevoerde enquête. Dit onderzoek zou valabele gegevens over de kwaliteit van de bewoonde woningen moeten verstrekken tot op het niveau van grotere gemeenten en indicatieve gegevens kunnen verstrekken voor de kleinere gemeenten.

Woonuitbreidingsgebieden van de gewestplannen en nieuwe terreinen aangeduid als "Richting van toelaatbare woonkernontwikkeling" mogen slechts worden benut nadat de reële noodzaak hiertoe is aangetoond. Uiteraard moet worden geopteerd om woonuitbreidingsgebieden op binnenliggende gronden prioritair te benutten tegenover woonuitbreidingsgebieden aan de periferie (c.q. woonuitbreidingsgebieden in deelgemeenten) en tegenover nieuwe terreinen aangeduid als "Richting van toelaatbare woonkernontwikkeling".

Verdere groei van de randgemeenten van de stedelijke kernen wordt zoals aangegeven, in beginsel beperkt tot de behoeften op grond van de autonome groei, zij het eventueel (gemeenten van het arrondissement Brugge, behoudens in de Polders) in de korte periode met enige marge voor opvang van beperkte vestigingsoverschotten. Deze groei moet de vorm aannemen van kompakte kernontwikkeling.

Hiervoor zal een actief beleid moeten worden gevoerd.

Het tegengaan van verdere verstedelijking van het platteland (en bebouwing als opbouw en afwerkbouw in gebieden die op het Gewestplan als woongebied met landelijk karakter zijn aangeduid maar in feite te vergaande vormen van lintbebouwing zijn) kan alleen slagen indien het potentiële aanbod in de stedelijke centra ook metterdaad en tijdig op de markt wordt gebracht. De gerealiseerde verhuisbewegingen worden sterk bepaald door het konkrete aanbod, met uiteraard ook aandacht voor de prijsvorming. Er moet worden ingespeeld op de kategorie "aanbod-volgers", waarbij bepaalde doelgroepen extra aandacht kunnen krijgen.

Het mobilizeren van gronden in eigendom van bouwmaatschappijen is eveneens een element van te voeren beleid.

Maatregelen die op gemeentelijk niveau toepasbaar kunnen worden gesteld betreffen belastingen op leegstaande panden, op onbebouwde percelen en dergelijke. Belasting op onbebouwde percelen kan worden geventileerd naar de ligging, om inbreiding in de hand te werken.

In een situatie van vergrijzende bevolking vraagt de doelgroep van uitgebloeide oudere huishoudens en van alleenstaanden bijzondere aandacht. De stedelijke centra kunnen aantrekkingspunt zijn voor dergelijke huishoudens. Over de specifieke situatie van de kustgemeenten die in het verleden op eerder grote schaal pensioenmigratie van buiten de eigen regio hebben aangetrokken, werd hiervoor reeds gehandeld.

Binnen de groep van oudere gezinshoofden treedt een interne vergrijzing op. De interne vergrijzing betekent dat de behoefte aan aanvullende dienstverlening zich intensifieert. De nabijheid van medische en bepaalde andere vormen van dienstverlening zal dominanter worden in de behoeften.

De doorstroming binnen het woningbestand zou moeten worden ondersteund. Eigendomsverwerving is echter een remmende faktor. Een betere doorstroming binnen het woningbestand kan de gewenste inbreiding en verdichting in de hand werken. Woningen die door ouderen worden verlaten voor bewoning van een aangepaste kleinere woning komen vrij voor gezinnen in de expansiefase. Deze woningen moeten, indien ze van onvoldoende kwaliteit zijn, worden gesaneerd. Op die wijze kan nieuwbouw voor jonge gezinnen worden vermeden. De woningen voor ouderen hebben een andere schaal-grootte en zijn gemakkelijker inpasbaar in een beleid van inbreiding en verdichting. Om dit konkreet te verwezenlijken zullen op het gemeentelijk niveau maatregelen moeten worden genomen om een voldoende "doorzichtigheid" van de woningmarkt te garanderen.

In het Struktuurplan worden de ruimtelijke ordeningsaspecten van de huisvesting behandeld. In die kontekst moet de vanuit sociaal-ekonomisch oogpunt belangrijke vraag naar een adekwaat beleid van **sociale** woningbouw buiten beschouwing worden gelaten. Er kan ook niet worden ingegaan op de vraag in welke mate en via welke middelen een duurzame oplossing kan worden gegeven aan het probleem van huisvesting van de groep van kansarmen, voor wie een integrale benadering van hun problematiek zich opdringt. Niet zonder betekenis is toch wel er op te wijzen dat de scheve verdeling van de huishoudens over de voorraad van "sociale" woningen om bijsturing vraagt. Een te groot aantal huishoudens met een bovenmodaal inkomen betreft een "goedkope" woning en tal van huishoudens met een laag inkomen blijven aangewezen op de voor hen te dure privé-markt.

Het is wel duidelijk dat op het gemeentelijk niveau maatregelen moeten worden genomen om ruimte voor te behouden voor woningen voor betrokken doelgroep. Het beleid op het hogere niveau, onder meer met behulp van premiestelsel of rentesubsidie of andere, tekent de contouren ten aanzien van aflijning van doelgroep en randvoorwaarden.

De overheidstussenkomst via premiestelsel of andere steunmaatregelen moet veel meer "gerichtheid" vertonen. Via een expliciete gerichtheid kan onder meer ook verdichting (koppelwoningen, rijwoningen) en inbreiding worden ondersteund.

In de kustgemeenten moet - ook al wordt de behoefte op basis van autonome groei zeer gering - prioriteit worden gegeven aan huisvesting voor permanente bewoning tegenover de vraag naar huurvakantiewoningen en tweede verblijven. Aandacht moet worden besteed aan de scheefgroei van een toenemend aantal "campingbewoners", die deze logiesvorm voor permanente bewoning benutten hoewel de logiesvorm en de kontekst van nutsvoorzieningen niet adequaat is voor dit gebruik.

Ook in het landelijk gebied moet worden voorkomen dat tweede verblijven de nog beschikbare ruimte (en bestaande woningen) aanspreken en negatief inwerken op de leefbaarheid van de kernen.

Mede tegen de achtergrond van een op termijn wegvallen van behoefte tot uitbreiding van het woningbestand en de doelstelling van behoud van open ruimte dringt zich de vereiste op om op **vrijkomende hofsteden** zo weinig mogelijk overstap naar woonfunctie (permanent verblijf) toe te laten, tenzij in L4- en L3-gebieden. Een dergelijke overstap moet worden uitgesloten wanneer niet voldaan is aan een normaal aanbod van nutsvoorzieningen.

De centrale doelstellingen van behoud van open ruimte en de herwaardering van het stedelijk weefsel houden in dat het beleid uitdrukkelijk keuzen maakt die hun vertaling vinden in konkrete maatregelen en een instrumentarium dat hanteerbaar is. Op het niveau van het Vlaamse Gewest en het niveau van het Structuurplan West-Vlaanderen (c.q. deelgebied Kustzone) wordt een referentiekader geschapen en worden **randvoorwaarden** omschreven. Het gemeentebestuur moet echter de motor blijven ten aanzien van stads- en dorpsherwaardering en algemeen van de konkretisering van het ruimtelijk beleid. Voorwaarde is echter duidelijkheid en continuïteit in het beleid op het hogere niveau. Enkel in een dergelijke situatie kan van de gemeenten worden verwacht dat zij daadwerkelijke actoren worden en de selektiviteit waar maken die zich opdringt, eventueel met inbegrip van graden van uitsortering van gehuchten en deelgemeenten die funktieverlies moeten aanvaarden. Een ruimtelijk-geografisch gedifferentieerd beleid, dat zich opdringt, is enkel mogelijk indien de inbreng substantieel kan en mag zijn vanuit de regio en de gemeenten, waarbij de gemeenten zich meer en meer als belangstellende en belanghebbende profileren en de nodige stappen zetten om de transparantie van de woningmarkt te optimalizeren (inventarisatie leegstand en andere).

Een **grond**beleid moet het mogelijk maken voormeld beleid haalbaar te maken.

6) KULTUURHISTORISCH ZEER WAARDEVOL WOONGEBIED

Op het Struktuurplan zijn een aantal samenhangende woongebieden of delen ervan als "kultuurhistorisch zeer waardevol" aangeduid. Het bebouwingspatroon en talrijke gebouwen hebben een zeer waardevolle kultuurhistorische betekenis.

Het betreft in eerste instantie het centrum van Brugge dat het uitzicht en de typische structuur van een oude historische stad kon bewaren.

Ook de centra van de historische stadjes Veurne en Damme zijn om hun opvallende eenheid opgenomen. Verder zijn aangeduid : (delen van) de kernen Lissewege, Beauvoorde, Oudenburg en Snellegem.

Van veel recentere datum tenslotte is de als eenheid opgevatte (op het einde van de 19de eeuw) elegante villawijk "de Concessie" van De Haan.

C. NIJVERHEID EN DIENSTEN

1) ALGEMEEN

In elk van de kustarrondissementen is - in tegenstelling met de andere Westvlaamse arrondissementen - de tertiaire sektor over de gehele naoorlogse periode steeds de hoofdsektor van tewerkstelling geweest.

De industrialiseringsgraad van het arrondissement Oostende is de laagste van alle Vlaamse arrondissementen.

In het arrondissement Brugge was er over het geheel van de naoorlogse periode, een aangroei van de werkgelegenheid in de secundaire sektor, in tegenstelling met de arrondissementen Oostende en Veurne.

De expansie van de industrie in het arrondissement Brugge deed zich voor in de jaren zestig en het begin van de jaren zeventig. In het arrondissement Veurne is er meer recent een inhaalbeweging uitgevoerd, waarbij de stad Veurne fungeert als onbetwist centrum.

De groei van de industrie in de Kustzone valt voor een groot deel terug op inbreng van buiten uit. Voor het arrondissement Oostende is eerder recent een Japan-pool in ontwikkeling.

De herlokalisatie van bedrijven en latere uitbreidingen van geherlokaliseerde bedrijven is de belangrijkste faktor van grondinname op bedrijventerreinen.

In de Visievorming en doelstellingenformulering (punt 3) is aangegeven welke de uitgangspunten zijn voor het aanbieden van kwalitatieve ruimtelijke voorwaarden ter bevordering van een duurzame economische ontwikkeling, met aangepaste aandacht voor afdoende diversifikatie. Het beleid is te enten op de hiërarchie van kernen (de knooppunten), met een adekwaat lokatiebeleid als dragende faktor.

Een aangepaste industriële onderbouw moet op een evenwichtige wijze ondersteunend werken en onder meer de ontwikkeling van intermediaire diensten aan bedrijven (marktsegment van de tertiaire sektor) mogelijk maken. Een aanbod van bedrijventerreinen moet ruimte bieden voor bepaalde vormen van industrievestiging en voor bepaalde tertiaire activiteiten.

De lokatie van de bedrijventerreinen en de aard van de industrievestiging moet dusdanig geschieden dat konfliktsituaties met de toeristische activiteit en het milieu worden vermeden.

De haven van Zeebrugge als diepzeehaven wordt gezien als een belangrijke groeipool met een terrein in de achterhaven voor havenactiviteiten en voor diepwatergebonden bedrijven. Over de wijze waarop deze uitbouw is te verenigen met de toeristische belangen van de Oostkust werd in 1971 een protokol ondertekend.

De industriële ontwikkeling rond de zeehaven van Oostende situeert zich eveneens in de achterhaven. De konkretisering staat grotendeels in funktie van de uitvoering van het "Masterplan ter renovatie van de haven van Oostende", met de bouw van een nieuwe zeesluis (tussen haven en kanaal Brugge-Oostende). Deze uitbouw is ook te zien in relatie met een funktionele verdeling tussen de havens van Zeebrugge-Brugge en Oostende.

Voor de Westkust werd geopteerd om het verzorgend centrum Veurne (matig uitgeruste kleine stad) door een versterkte industriële onderbouw meer armslag te bieden om zijn verzorgende funktie volwaardiger uit te bouwen. Veurne heeft zich in de voorbije jaren ook expliciet geaffirmeerd als kern met een industriële funktie.

Een industriële ontwikkeling moet worden opgebouwd rond een innovatief produktiemilieu. Hierbij zijn het opleidingsniveau van de beroepsbevolking, het operationele karakter van kenniscentra (zoals een industriële hogeschool en technologiecentra) en een stuwend begeleidingskader (zoals de Technologische Innovatiecel voor Vlaanderen van de GOM's, het Business Corporation Netwerk, Technisch Management Ondersteuning en Export Management Ondersteuning) van wezenlijk belang.

Het geheel moet zijn plaats vinden in het raam van een duurzame ontwikkeling waarbij aan menselijke behoeften wordt tegemoet gekomen en een evenwicht wordt bereikt tussen alle elementen van de bestaansruimte en een beheersen van de economische en sociaal-kulturele ontwikkeling.

Streekontwikkeling - in ruime zin benaderd, met integratie van aspecten van ruimtelijke ordening en milieu - is slechts op een gedegen wijze mogelijk indien er permanent een voldoende en gediversifieerd aanbod van bouwrijpe gronden voor bedrijfsvestigingen op de markt is. Een aanbod van uitgeruste bedrijventerreinen is te beschouwen als een noodzakelijke economische infrastructuur (zoals wegen, waterwegen, researchcentra en andere). Hierbij moet in een aantal kernen steeds reservering verzekerd blijven van een groot aaneengesloten terrein als onderdeel van het voorraadbeleid.

Met het oog op een in de hand houden (adekwaat richten) van de morfologische verstedelijking en het maximaal beschermen van de open ruimte is het noodzakelijk - afgezien van overwegingen van rationaliteit op het vlak van sociaal-economische ontwikkeling - structurerende voorzieningen en infrastructuren te enten op de functioneel ruimtelijke structuur. Dit betekent dat een hiërarchie van bedrijventerreinen moet worden vooropgezet die aansluit bij de kernhiërarchie.

Binnen deze kontekst is dan het onderscheid te maken tussen wat kan worden genoemd "regionale" bedrijventerreinen en "lokale" bedrijventerreinen (14). Dit onderscheid is relevant vanuit ruimtelijk en sociaal economisch standpunt. De kenmerken van deze beide soorten bedrijventerreinen worden hierna in het kort aangegeven.

Regionale bedrijventerreinen zijn bedrijventerreinen die door de aard van de activiteiten die ze kunnen opnemen - met name stuwende bedrijven - en door hun lokatie (verkeerstechnisch en algemeen ruimtelijk) en omvang, een werkgelegenheidsfunctie hebben voor een ruimer gebied dan de gemeente van lokalizatie. Ze zijn in het raam van de ruimtelijke ordening een wezenlijk element van beheersing van mobiliteit en vrijwaren van open ruimte (tegengaan van versnippering).

(14) Dit onderscheid is niet direkt gekoppeld aan de in het verleden genomen (en ten dele ook thans nog mogelijke) beslissingen qua toekenning van een statuut (nationaal belang, regionaal belang) in relatie met subsidiëring van uitrustingswerken.

Regionale bedrijventerreinen maken deel uit van de regionale ruimtelijke structuur. Zij worden gesitueerd tegenover het uitgangspunt van een gedekontreerde bundeling. De toewijzing geschiedt aan de onderscheiden verzorgende centra. Om ruimtelijke redenen c.q. omwille van de aanwezigheid van andere activiteiten (zoals toerisme) kan de facto de lokalizing gebeuren, niet op het grondgebied van het verzorgend centrum zelf, maar in de nabijheid ervan.

Dergelijke bedrijventerreinen zijn bestemd voor de opname van stuwende bedrijven. In het algemeen bieden ze - normaliter via een aangepaste zonering - ook plaats aan ambachtelijke en kleine en middelgrote ondernemingen die bevolkingsvolgend zijn. Deze terreinen kunnen een belangrijke rol spelen bij de herlokalizing van bedrijven.

Regionale bedrijventerreinen krijgen een functie in een adekwaat voorraadbeleid, met het oog op het op de markt aanbieden van een groter aaneengesloten blok bruikbaar voor grotere bedrijven.

Een regionaal bedrijventerrein krijgt bestemming via een bestemmingsplan boven het gemeentelijk niveau.

Omwille van hun bovengemeentelijke en belangrijke economische betekenis wordt vooropgezet dat nieuwe regionale bedrijventerreinen het statuut moeten verkrijgen van "bedrijventerrein van openbaar nut". Dergelijke bedrijventerreinen kunnen enkel worden gerealiseerd door een overheidsinstantie (gemeente, interkommunale, GOM, Havenbestuur, Vlaamse Gemeenschap).

Een **lokaal** bedrijventerrein is een terrein voor ambachtelijke en kleine tot middelgrote ondernemingen (KMO's) die hoofdzakelijk bevolkingsvolgend zijn. Een dergelijk terrein is ook bestemd voor de herlokalizatie van ambachtelijke bedrijven en KMO's. Op een lokaal bedrijventerrein kunnen ook voormelde hoofdzakelijk bevolkingsvolgende bedrijven worden toegelaten uit een nabije gemeente.

Dergelijk bedrijventerrein vormt een onderdeel van de gemeentelijke structuur en kan niet worden gelokaliseerd als zichtlokatie langs autowegen, autosnelwegen en toeristische invalswegen. De lokalizatie kan geschieden binnen de "afgelijnde woonkern" of het gebied "Richting van toelaatbare woonkernontwikkeling" (zie Wonen). In enkele gevallen is op de Plankaart een aanduiding opgenomen "Richting van toelaatbare ontwikkeling voor lokaal bedrijventerrein". Uiteraard is steeds rekening te houden met ruimtelijke elementen, elementen van milieu, verkeer en dergelijke.

De oppervlakte moet een verantwoording vinden in een adequaat behoeftenonderzoek. Hierbij moet aandacht gaan naar de ruimtelijke situering van de thans bestaande bedrijven, hun hinderlijk karakter en mogelijkheden tot sanering aan de bron, de potenties van verdere ontwikkeling en dergelijke.

Percelen van meer dan 1 ha worden in beginsel afgewezen.

Samen met de bestemming van de betrokken gronden moet een plan van actie verzekerd zijn (initiatiefnemer, financiering, timing, voorschriften), waartoe onder meer behoort de mogelijkheid tot onteigening.

Een lokaal bedrijventerrein krijgt bestemming via een gemeentelijk plan van aanleg.

2) LOKATIEBELEID

De ruimtelijke invalshoek, medebepaald door sociaal-ekonomische overwegingen, is die van de zogenaamde "gedekoncentreerde bundeling".

De optie voor een spreiding van bedrijventerreinen verbonden met de spreiding van verzorgende kernen vindt zijn verantwoording mede vanuit een sociaal-ekonomische invalshoek, die ook reële betekenis hecht aan het herleiden of beperkt houden van regionale verschillen in welvaart.

Te sterke concentratie in zogenaamde groeipolen leidt tot bovenmate hoge mobiliteit, met aanzienlijk ruimtebeslag voor verkeersinfrastructuur, hoge vervoerskosten en sociaal onverantwoorde pendel.

De grootte van de bedrijventerreinen dient uiteraard verschillend te zijn afhankelijk van het verzorgingsniveau, de reële arbeidsmarkt (groei beroepsbevolking, werklozen, regressieve sectoren, reëel terughaalbare pendel) en de behoefte aan herlokalisering van bedrijven.

Het is van de grootste betekenis er op te wijzen dat aan verplaatsen van bedrijven pas moet worden gedacht als alle elementen dit aanwijzen; dit houdt onder meer in dat zoveel als mogelijk overlast aan de bron zelf is te bestrijden.

Het totaal uiteenhalen van functies is af te wijzen. Gestreefd moet worden naar een betere integratie van wonen met andere hiermee verenigbare activiteiten.

Van de grootste betekenis is dat in gemeentelijke plannen van aanleg mogelijkheden worden geboden, naast huisvesting en sociaal-kulturele voorzieningen, voor bedrijvigheden die weliswaar niet strikt residentieel zijn maar wel verenigbaar met een goede buurtschap.

Waar verlaten bedrijfsruimte ontstaat in het woongebied dient niet ipso facto te worden aanvaard dat deze gronden een andere bestemming dienen te krijgen. Er kan ernaar worden gestreefd het bedrijfsgebruik van de gronden te behouden, althans voor zover dit mogelijk en verantwoord is vanuit milieu-hygiënisch, verkeerstechnisch, bedrijfseconomisch en ruimtelijk standpunt.

In het agrarisch gebied is de vestiging van nieuwe verwerkende bedrijven (zoals melkerijen, conservenfabrieken, diepvriesbedrijven) niet aanvaardbaar, ook al hebben ze uitgesproken opwaartse of neerwaartse bindingen met land- en tuinbouw. Dergelijke bedrijven horen thuis op een bedrijventerrein.

Voor de dienstverlenende bedrijven zijn bepaalde agglomeratiefactoren en een goede bereikbaarheid doorgaans van de grootste betekenis. De ruimtelijke ordening moet hier sterker dan in het verleden de ontwikkeling en optimale leefbaarheid van de stedelijke centra ondersteunen, door het tegengaan van onnodige verplaatsingen van dienstverlenende bedrijven en het weren in het buitengebied van de vestiging van typisch stedelijke bedrijven.

Zones voor dienstverlenende bedrijven moeten zoveel mogelijk in deze centra zelf worden voorzien. Hierbij kunnen uitbouw van vestigingsmogelijkheden voor dienstverlenende bedrijven en stadsvernieuwing samengaan; hieraan moet de grootst mogelijke steun worden gegeven. Aandacht moet worden gegeven aan het verkeersaantrekkend karakter van sommige bedrijvigheden; in de dichtst bebouwde delen van de binnenstad zal vestiging van dergelijke bedrijvigheden (onder meer kantoorcomplexen) omzichtig moeten worden benaderd.

Kantoren, arbeidsintensieve bedrijven en voorzieningen die veel bezoekers aantrekken, moeten bij voorkeur worden gevestigd bij knooppunten van openbaar vervoer in het stedelijk gebied.

Een kernenversterkend beleid, met aandacht voor verwevenheid van functies, sluit echter niet uit dat sommige vormen van dienstverlening en verkoop niet langer inpasbaar zijn in het fijnmazig weefsel van historisch gegroeide kernen. Wildgroei van dergelijke bedrijvigheden langs invalswegen en zichtlokaties langs autowegen en autosnelwegen moet worden tegengegaan. Aan "gebundelde ontmenging" kan op welgekozen plaatsen vorm worden gegeven.

Het aanbieden van voldoende gedifferentieerde bedrijfshuisvestingsmogelijkheden - afhankelijk van de grootte en diversiteit van de centra - moet worden nagestreefd (ontwikkelen van specifieke terreinen).

De keuze van de lokalizatie van de bedrijventerreinen moet rekening houden met de landbouwkundige en de landschappelijke waarde van de gronden, hun fysische eigenschappen (bouwvastheid, ...) en andere meer. Van grote betekenis is een goede verkeersontsluiting, inbegrepen ontsluiting met het openbaar vervoer of de mogelijkheid dit te realiseren zonder bovenmatige kosten. Algemeen moet worden gestreefd naar het optimaal benutten van bestaande infrastructuur. Gemeentegrenzen en arrondissementsgrenzen zijn op zich geen absoluut gegeven. Een bedrijventerrein op de rand van een bepaald arrondissement kan zeker worden gekoncipieerd mede ten behoeve van een deel van een aangrenzend arrondissement.

De vervaging tussen produktie en dienstverlening heeft er onder meer toe bijgedragen dat grotere eisen worden gesteld aan het voorkomen (het imago) van de bedrijventerreinen. Dit is voor de toekomst een belangrijk gegeven.

Het lokatiebeleid moet een essentieel onderdeel worden van het ruimtelijk en sociaal-ekonomisch beleid.

Voor alle regionale bedrijventerreinen zijn de belangrijke eisen die van ligging, bereikbaarheid en voorzieningenniveau. Heel expliciet - veel sterker dan in het verleden - moet aandacht uitgaan naar de "inpassing" in het stedenbouwkundig weefsel. Bij de konkrete realisatie zal verbijzondering moeten worden ingebouwd wat betreft de aanleg (fazering, voorschriften, groeninkleding en dergelijke).

Het "lokatiebeleid" voor bedrijven moet veel uitdrukkelijker dan in het verleden in relatie worden gebracht met mobiliteitsfactoren.

In Nederland wordt een beleid geïnitieerd waarin beperking van de groei van de automobiliteit en sterkere integratie van het openbaar vervoer als belangrijke doelstellingen naar voren treden. In een werkdokument "Geleiding van de mobiliteit door een lokatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen" (Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer - mei 1990) worden de begrippen "mobiliteitsprofielen" en "bereikbaarheidsprofielen" gehanteerd.

De bereikbaarheidsprofielen worden onderscheiden in A-, B- en C-lokaties. A-lokaties worden optimaal ontsloten via het openbaar vervoer. B-lokaties worden gekenmerkt door een combinatie van een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en een goede bereikbaarheid per auto. C-lokaties zijn gekenmerkt door een optimale ontsluiting voor het autoverkeer.

Bij de mobiliteitsprofielen is de gedachte dat het bedrijfsleven kan worden gesegmenteerd naar kenmerken zoals arbeidsintensiteit, bezoekersintensiteit, auto-afhankelijkheid bij de bedrijfsvoering en afhankelijkheid van goederentransport over het wegennet.

Het welslagen van een dergelijk beleid is sterk afhankelijk van een aangepast parkeerbeleid. Beperking van het aantal parkeerplaatsen voor A-lokaties moet het gebruik van het openbaar vervoer helpen hard maken. Omdat de kwaliteit van het openbaar vervoer veelal nog te wensen overlaat, aanvaardt men geleidelijkheid in de invoering van parkeernormen en een differentiëring van het tempo naargelang de regio.

De operationalisering van een dergelijk ideëel lokatiebeleid stuit in de praktijk op heden nog op heel wat problemen.

Het is aangewezen dat op termijn een instrumentarium hanteerbaar wordt gemaakt om een lokatiebeleid in relatie met het mobiliteitspatroon te kunnen garanderen.

Het eenvoudigste is het evalueren van bereikbaarheidsprofielen. Toch blijkt in de praktijk dat in Nederland de criteria voor de afbakening van A- en B-lokaties verre van eenduidig zijn of worden gehanteerd. Criteria hebben onder meer te maken met afstanden (gemeten via het wegennet, in tijdsduur) vanaf een intercity-station dat al dan niet fungeert als centraal station, de klassificatie van het wegennet en andere meer.

In een recente studie werd vastgesteld dat er tussen de verschillende gemeenten behoorlijke verschillen bestaan in de wijze waarop bereikbaarheidsprofielen worden opgesteld (15) en dat dit de mededinging scheeftrekt. Voor de A-lokaties worden diverse komplicerende factoren vermeld, waaronder het gebrek aan duidelijke beleidskeuzes (zoals van de spoorwegen).

(15) Buck Consultants International : A- en B-lokaties in de praktijk : capaciteiten en knelpunten. In opdracht van de Rijksplanologische Dienst, Nijmegen, januari 1992. De studie betrof Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Eindhoven, Arnhem/Nijmegen, Enschede/Hengelo, Haarlem en Leiden.

Het hanteren van mobiliteitsprofielen is geen eenvoudige opgave. Akkuraat inzicht ten aanzien van (al dan niet nieuwe) bedrijven vergt naast bedrijfseconomische ook heel wat meer algemene informatie, onder meer over toekomstige ontwikkelingen. De onderneming zelf is een dynamische aktor; de produktie en de produktiemethoden zijn aan wijziging onderhevig, met gevolgen voor aard en omvang van het arbeidseffektief, aan- en afvoer van grondstoffen en produkten, enz.

Buck Consultants International komt in de voormelde studie tot de vaststelling dat de bestudeerde gemeenten nog nauwelijks uitwerking gaven aan het begrip mobiliteitsprofielen. De studie vermeldt : "Veelal acht men een exacte bepaling van welk type bedrijf zich wel of niet op welk type lokatie mag vestigen een dermate sturende ingreep in het lokatiekeuzeproses van een bedrijf, dat dit afschrikkend zou werken op geïnteresseerde bedrijven" (16).

In een studie van het Instituut voor Ruimtelijke Organisatie (TNO) wordt er op gewezen dat, omwille van verschillen in de kwaliteit van het openbaar vervoer en parkeerregimes, het hanteren van uniforme criteria niet reëel is (17). Er is ook vastgesteld dat individuele bedrijfsvestigingen qua kenmerken in belangrijke mate kunnen afwijken van het gemiddelde beeld in hun klasse. Normaliter zal een bijhorend aanbod aan verkeersvoorzieningen inzet van het beleid moeten zijn.

In Nederland hebben de provincies bij het overleg over het lokatiebeleid aangedrongen op een regionale differentiatie van het beleid. Omdat de ruimtelijke situatie inderdaad sterke verschillen vertoont, heeft het centrale niveau een dergelijke differentiatie aanvaard, maar wel onder het motto "wel anders per regio, maar niet minder intensief".

Voor de Kustzone houden de verder volgende voorstellen van nieuwe bedrijventerreinen rekening met overwegingen van ontsluiting via het autowegennet (bestaand, ontworpen), nabijheid van spoorwegstation en mogelijkheden van nog te verbeteren openbaar vervoer.

(16) Ibid, Samenvatting, blz. 18.

(17) VERROEN E.J., DE JONG M.A., KORVER W., JANSEN B., "Mobiliteitsprofielen van bedrijven en instellingen". Studie uitgevoerd door het Instituut voor Ruimtelijke Organisatie TNO, in opdracht van het Projectbureau voor Integrale Verkeers- en Vervoerstudies, Delft, juni 1990, blz. VIII en 98.

3) BEHOEFTE EN AANBOD VAN BEDRIJVENTERREINEN

In de begeleidende nota bij het Voorontwerp van Struktuurplan Vlaanderen (Gewenste Ruimtelijke Struktuur) van oktober 1993 wordt vermeld dat er voor de bepaling van de bijkomende behoefte aan bedrijventerreinen methodologisch heel wat problemen rijzen.

De methode die in voormeld Voorontwerp wordt gebruikt, wordt voor de behoeftenbepaling voor het Struktuurplan Kustzone niet toepasbaar geacht.

Hierna zal worden aangegeven dat het niet in eerste instantie de evolutie is van de actieve bevolking - die moeilijk te ramen is - die de vraag naar bedrijventerreinen determineert. Verder wijzen de feitelijke gegevens voor de Kustzone (en West-Vlaanderen) uit dat de basisruimtebehoefte per werknemer in de tertiaire sektor niet gunstiger (lager) is dan in de secundaire sektor voor de bedrijven die een vestiging vinden op bedrijventerreinen.

a) BEHOEFTEBEPALING

Analyse van gegevens die door de GOM - West-Vlaanderen systematisch worden verzameld en verwerkt toont aan dat de grondinname door bedrijven op bedrijventerreinen geen directe relatie meer heeft met gegevens zoals aangroei van de beroepsbevolking, expansie van de werkgelegenheid en dergelijke.

Inzicht in de globale evolutie van de werkgelegenheid in de secundaire en de tertiaire sektor geeft geen beeld van de samenstellende delen (verdwijnen van bedrijven, expansie of regressie in bestaande bedrijven, oprichting van nieuwe bedrijven). Voortdurende vernieuwing binnen de sectoren kan weinig effect hebben op het kwantitatieve gegeven van de werkgelegenheid maar kan - mede door de gewijzigde aard van de tewerkgestelden naar opleidingsniveau en daarmee gerelateerde vereisten - een belangrijke impact hebben qua grondbehoefte.

De herlokalizatie van bedrijven - om bedrijfseconomische en/of redenen van milieu - is een belangrijk element. Herlokalizatie van bedrijven kan zowel gepaard gaan - op korte of lange termijn - met groei van de werkgelegenheid als met vermindering of stabilisering.

Een belangrijk element in de behoeftenbepaling is onbetwistbaar de behoefte voor **herlokalisatie** van bedrijven. Tijdens de jaren 1984 tot en met 1990 werd de inname van bedrijventerreinen in de Kustzone voor meer dan tweederde bepaald door herlokalisaties van bedrijven (en latere uitbreidingen).

De vestiging van bedrijven op bedrijventerreinen (en latere grondinname voor verdere uitbreiding ter plaatse) heeft niet enkel meer betrekking op bedrijven uit de verwerkende industrie en het bouwbedrijf, maar meer en meer op bepaalde segmenten uit de tertiaire sektor. De segmenten uit de tertiaire sektor zijn vooral reparatie van gebruiksgoederen en voertuigen (garages), goederenvervoer en personenvervoer over de weg, tussenpersonen in het vervoer, groothandel, opslag, rekuperatiebedrijven, hulpbedrijven en dienstverlening aan ondernemingen, verhuur van goederen, schoonmaakbedrijven, wasserijen, dienstverlening inzake recreatie, autorijdscholen.

De verkopen op regionale terreinen in de Kustzone tijdens de jaren 1982-91 waren als volgt verdeeld :

	<u>Procentuele verdeling</u>
Industrie	41
Bouw	12
Tertiaire sektor (a)	47
Totaal	<hr/> 100

(a) Exclusief verkopen aan nutsbedrijven, gemeenten en andere.

Dat er geen direkte relatie meer is tussen grondinname en evolutie van werkgelegenheid en/of beroepsbevolking is aan te geven met cijfergegevens van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ) betreffende de bezoldigde werkgelegenheid, in confrontatie met de verkopen van gronden op bedrijventerreinen (inclusief voor wegen en nutsvoorzieningen).

<u>Bezoldigde werkgelegenheid (30 juni)</u>	<u>1978</u>	<u>1987</u>	<u>1992 (a)</u>
Industrie en energie	31.082	27.623	26.021
Bouwbedrijf	12.307	7.122	7.650
Secundaire sektor	43.389	34.745	33.671
Segmenten van tertiaire sektor vernoemd in tekst (NACE-kodes : 61, 62, 63, 67, 722, 723, 772, 773, 83, 84, 85, 923, 936, 979, 981) (b)	11.939	14.647	18.535
Totaal	55.328	49.392	52.206

Verkopen (alle terreinen)

1978-86 (9 jaar) : 234 ha

1987-91 (5 jaar) : 233 ha

(a) In 1992 is ook de tewerkstelling opgenomen van personen die gemiddeld niet langer dan 2 uur per dag werken.

(b) Omvat ook de tewerkgestelden via interimbureaus (werkend in secundaire en in tertiaire sektor).

Uit de inventaris die op vraag van de Vlaamse Regering door de Vlaamse GOM's wordt bijgehouden, blijkt dat in de Kustzone op de bedrijventerreinen er gemiddeld 25 arbeidsplaatsen per ha zijn in de secundaire sektor en 17 arbeidsplaatsen per ha in de tertiaire sektor (exclusief havenzones).

Hoewel er geen sprake meer is van een directe relatie tussen grondinname en evolutie van werkgelegenheid en beroepsbevolking, is het wel duidelijk dat er implicaties zijn uitgaande van een beperkte dan wel sterke aangroei van de beroepsbevolking en van de werkgelegenheidssituatie c.q. werkloosheidssituatie. De mogelijkheden van onder meer een rekonversiebeleid en/of expansiebeleid in relatie met het aantrekken van initiatieven van buiten de eigen regio zijn beperkter bij een stagnerende beroepsbevolking dan bij een fors groeiende beroepsbevolking.

Een prognose van de beroepsbevolking geeft aan dat er rekening is te houden met een daling van de mannelijke beroepsbevolking na het jaar 2000 en wellicht reeds vroeger. De onzekerheidsgraad ten aanzien van de evolutie van de vrouwelijke beroepsbevolking is groot. Toch is ook voor de vrouwen de verwachting reëel te noemen dat na het jaar 2000 een terugloop van de vraag naar arbeid zich kan voordoen.

Anderzijds is in aanmerking te nemen dat de werkloosheid op heden zeer groot is. Structuurplanning kan te gepasten tijde inspelen op een zich wijzigende situatie, waaromtrent thans nog heel wat onduidelijkheden zijn.

De raming van de toekomstige behoeften is niet los te koppelen van het tijdstip van deze behoeftenbepaling, gerelateerd met (verwachtingen qua) het te voeren beleid en verbeterde inzichten in tendensen.

Het beleid moet ruimte bieden voor investeringen die (tijdelijk) supplementaire werkgelegenheid scheppen, voor vervangende werkgelegenheid en ook voor het (ten dele) behouden van werkgelegenheid in bedrijven die onder druk komen te staan (normaliter met verschuivingen in de produktie of produktiemethoden).

Voor het scheppen van nieuwe werkgelegenheid in **bestaande** bedrijven (eventueel met het starten van een nieuwe produktie-eenheid) of voor het behouden van werkgelegenheid kan vanuit bedrijfseconomische overwegingen uitdrukkelijk gekozen worden voor inname van gronden ter plaatse. Vanuit planologisch oogpunt en milieu-overwegingen kunnen de bezwaren voor dergelijke grondinname en investeringen groot of zelfs absoluut zijn. Ook tegen behoud ter plaatse (al dan niet met wijziging in de produktie) zonder bijkomende grondinname kunnen er oprechte bezwaren zijn.

Het is thans niet mogelijk een akkuraat beeld te krijgen over het effect van het in de komende jaren te voeren beleid.

Het al dan niet behoud van "bedrijven" in de woonzone wordt naast de beoordeling vanuit het oogpunt ruimtelijke ordening ook bepaald door de beoordeling vanuit het oogpunt milieu.

De indruk bestaat dat meer dan in het verleden het behoud ter plaatse van bedrijven zal worden uitgesloten; de nog stijgende gevoeligheid van buurtbewoners voor (echte of vermeende) hinder ondersteunt deze tendens (ook uitgaande van bewoners die zich via nieuwbouw hebben gevestigd toen het betrokken bedrijf er reeds was en waarbij de hinderlijkheid niet is toegenomen).

De behoeftenraming gaat ervan uit dat verwevenheid van functies zoveel als mogelijk wordt nagestreefd en dat sanering aan de bron geschiedt waar dit kan. Er wordt ook aanvaard dat uitbreiding ter plaatse van bestaande bedrijven in de woonzone of in het agrarisch gebied (zonevreemde bedrijven) onder bepaalde omstandigheden mogelijk is. Indien dit niet het geval zou zijn, dan moet onderstaande berekening worden aangepast in opwaartse zin.

Het ligt voor de hand dat zoveel als mogelijk afstemming moet worden ingebouwd op het project "Vlaanderen 2002" van de Vlaamse Regering.

Op vraag van de Voorzitter van de Vlaamse Regering verrichtten de Vlaamse GOM's gezamenlijk een studie naar de behoeften aan bedrijventerreinen. Hierna wordt dezelfde invalshoek gehanteerd, aangepast aan de regio Kustzone en met vertaling naar ruimtelijke behoeften voor regionale terreinen afzonderlijk.

In samenspraak met een afvaardiging van de Administratie voor Economie (Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap) werd principieel gekozen voor een analyse op het niveau van de bestuurlijke arrondissementen. Besloten werd de haventerreinen en de terreinen langs een zeekanaal niet in de behoeftenberekening op te nemen, gelet op hun uitzonderlijk en specifiek karakter. Er werd gekozen om de behoeften voor een periode van 10 jaar te bepalen op basis van de effectieve vraag (feitelijke verkopen en definitieve opties) geregistreerd tijdens de jaren 1982 tot en met 1991 (10 jaar). Dit houdt in dat een trendbreuk ten aanzien van de beoordeling over het behoud ter plaatse van bedrijven niet is ingekalkuleerd en dat vanuit dit oogpunt de berekening eerder als een minimum is te zien.

Het is duidelijk dat de conjunktuersituatie intervenueert ten aanzien van de spreiding in de tijd van de konkrete vraag. Een periode van laagconjunktuur leidt tot uitstel van beslissingen qua grondaankopen en investeringen. Normaliter kan worden verwacht dat nadien een inhaalvraag ontstaat.

De gekozen referteperiode (1982-91) omvat jaren van laagconjunktuur en jaren van hoogconjunktuur en kan als basis voor vooruitberekening over een 10-jarige periode aanvaardbaar worden geacht.

De behoeftenberekening in het raam van het project "Vlaanderen 2002" gaat ervan uit dat op elk ogenblik en dus ook op het einde van de planperiode er een ijzeren voorraad moet zijn om een continuïteit in het aanbod te kunnen waarborgen. Gesteld is dat deze ijzeren voorraad ten minste het ekwivalent moet zijn van de verkopen tijdens een periode van drie jaar. Het is de ervaring dat tussen het ogenblik van beslissing tot verwerving van gronden en het bouwrijp op de markt aanbieden een periode van zowat drie jaar verloopt.

Voormelde berekeningswijze leidt tot de volgende behoefte (in ha), uitgesplitst per arrondissement :

ARRONDISSEMENT BRUGGE :

	<u>Regionale terreinen</u>		
	<u>Terreinen</u>	<u>Transport-</u>	<u>Herdersbrug</u>
	<u>zonder</u>	<u>zone Zee-</u>	<u>watergebonden</u>
	<u>specificatie</u>	<u>brugge (a)</u>	
Netto-oppervlakte	76	14	23
IJzeren voorraad			
(3 jaar)	23	4	7
<hr/>			
Totaal netto :	99	18	30
Totaal bruto :	114	21	30

(a) Eerste verkoop in 1983.

ARRONDISSEMENT OOSTENDE (18) :

	<u>Regionale terreinen</u>	
	<u>Terreinen</u>	<u>Specifieke</u>
	<u>zonder</u>	<u>terreinen</u>
	<u>specificatie</u>	
Netto-oppervlakte	83	(a)
IJzeren voorraad		
(3 jaar)	25	(a)
<hr/>		
Totaal netto :	108	(a)
Totaal bruto :	124	(a)

(a) Niet af te leiden uit vroegere verkopen, aangezien geen enkel specifiek terrein bouwrijpe gronden kon aanbieden.

(18) Bij de verkopen van de referentieperiode 1982-91 is geen rekening gehouden met de verkoop in 1984 van 12,5 ha aan de WZK (thans Vlaamse Milieumaatschappij VMM) als stapelplaats voor slibmateriaal. Deze gronden werden als dusdanig nooit aangewend.

ARRONDISSEMENT VEURNE :

	<u>Regionale terreinen</u>
	<u>Terreinen zonder</u>
	<u>specificatie</u>
Netto-oppervlakte	32
IJzeren voorraad	
(3 jaar)	9
<hr/>	
Totaal netto :	41
Totaal bruto :	47

Deze behoeftenbepaling wordt aanvaardbaar geacht voor de planperiode van het Structuurplan Kustzone (1992-2007) mede in aanmerking nemend dat een periodische evaluatie tijdige bijsturing zal toelaten.

b) AANBOD PER 30 JUNI 1993

Gelet op het belang van een passend aanbod op subregionaal niveau (adekwate geografische spreiding en diversifikatie) wordt het aanbod vermeld per arrondissement.

De inventaris geeft de totaliteit van het aanbod in de gewestplannen en latere gemeentelijke plannen van aanleg in afwijking van de gewestplannen. Het gaat om alle terreinen die ten minste 5 ha beslaan en niet in handen zijn van één enkel bedrijf.

De bouwrijpe oppervlakte is vermeld als netto-oppervlakte (verkoopbaar aan bedrijven; exclusief de algemene infrastructuur) en omvat de oppervlakten waarvan de uitrustingswerken begonnen waren (hoewel nog niet voltooid).

De voorraad gronden in eigendom van de terreinbeheerders die nog bouwrijp moeten worden gemaakt, zijn als bruto-oppervlakte vermeld. Ook de nog onteigenbare oppervlakte (volgens gewestplan of BPA) is vermeld als bruto-oppervlakte.

Aanbod regionale bedrijventerreinen Kustzone, 30 juni 1993 (in ha)

	Totale oppervlakte (onteigenbaar, inclusief reeds verworven)	Reeds aan-gekochte oppervlakte	Ingenomen oppervlakte (inclusief wegenis, openbaar domein)	In eigendom			Ontheigenbaar volgens Gewestplan of BPA (bruto)
				Bouwrijp (netto)	Nog uit te rusten (bruto)	Waarvan in optie	
<u>Arrondissement Brugge</u>							
Klassieke terreinen	438	438	367	30	41	14	-
Specifieke terreinen							
- Transportzone Zeebrugge	52	35	20	11	4	2	17
- Herdersbrug-Brugge watergebonden terrein (Boudewijnkanaal)	85	85	46	39	-	6	-
<u>Arrondissement Oostende</u>							
Klassieke terreinen	459	394	311	66	17	4	65
Specifiek terrein							
- Vliegveld, Oostende	58	17	-	-	17	-	41
<u>Arrondissement Veurne</u>							
Klassieke terreinen	126	126	112	14	-	2	-

In de analyse zijn de **haventerreinen** van Zeebrugge en Oostende (inclusief Oostende-Blauwe Sluis) niet opgenomen. Dergelijke terreinen hebben een bovenregionale functie en behoren tot het beleidsniveau van het Vlaamse Gewest. Het bedrijventerrein Oostende-Blauwe Sluis (langs het kanaal; voorheen Bredene) (circa 68 ha beschikbaar) krijgt zijn wezenlijke potentie pas na uitvoering van het renovatieplan van de haven van Oostende (19).

Er is wel afzonderlijk melding gemaakt van de transportzone te Zeebrugge, een **specifieke** zone, die moet toelaten de havenzone optimaal te laten functioneren zonder beslag te leggen op diepwatergebonden terreinen. Er is ook melding gemaakt van een terrein te Oostende, ten westen van de Torhoutsesteenweg, op het Gewestplan aangeduid en in de toelichting bij het Gewestplan omschreven als een terrein "ten behoeve van luchthavengebonden bedrijven en ter ondersteuning van het economisch belang van de luchthaven". De toelichting bij het Gewestplan vermeldt ten aanzien van de luchthaven van Oostende dat "ze een belangrijke aantrekkingspool kan zijn voor bepaalde industrieën die luchthavengebonden zijn en alzo een ondersteuning betekenen voor de tewerkstellingspolitiek. De hinder veroorzaakt door de aanwezigheid van het vliegveld dient evenwel tot een minimum te worden beperkt". Het is duidelijk dat het hier gaat om een **specifiek** bedrijventerrein. In het raam van het Impulsprogramma regio Oostende-Blankenberge is voorzien in de uitbouw van deze zone.

(19) De gronden zijn eigendom van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (Departement Leefmilieu en Infrastructuur). De gronden worden in erfpacht gegeven.

Als specifieke terreinen zijn verder in het aanbod opgenomen gronden te Brugge langs het Boudewijnkanaal die worden voorbehouden voor watergebonden bedrijven.

De gronden te Brugge die op het terrein Herdersbrug worden voorbehouden voor watergebonden bedrijven zijn gelegen langs het Boudewijnkanaal, verbinding tussen Zeebrugge en Brugge; dit kanaalgedeelte is toegankelijk voor schepen van circa 8.000 ton. Een dergelijke lokatie komt elders in West-Vlaanderen (buiten de havens) nergens voor.

Verlaten bedrijfsgronden of -gebouwen die binnen de kontekst van een aanbod van regionale bedrijventerreinen kwantitatief wezenlijke betekenis hebben, waren niet voorhanden in de Kustzone.

Het aanbod van leegstand van bedrijfsgebouwen is in de Kustzone dusdanig dat deze leegstand praktisch enkel in aanmerking kan komen voor een "broedplaatsfunctie" en eventueel tijdelijk als doorgang, maar niet inpasbaar is in een bovengemeentelijk beleid van aanbod van regionale terreinen.

Inmiddels is rekening te houden met de principiële beslissing van Minister Th. Kelchtermans dat circa 20 ha op het terrein Herdersbrug-Brugge in de zone voorbehouden voor watergebonden terreinen (langs Boudewijnkanaal) wordt vrijgegeven voor de bouw van een gasgestookte elektriciteitscentrale.

c) KONFRONTATIE TUSSEN AANBOD EN BEHOEFTE

Er wordt rekening gehouden met een gemiddelde van circa 15 % voor (gemeenschappelijke) infrastructuur bij het bouwrijp maken van bedrijventerreinen.

Een kwantitatieve (statistische) confrontatie tussen vraag en aanbod (in ha) levert het volgende beeld op voor de Kustzone, uitgesplitst per arrondissement :

	<u>Aanbod per</u> <u>30 juni 1993 (a)</u>	<u>Behoefte</u> <u>(bruto)</u>
<u>Klassieke terreinen</u>		
Arrondissement Brugge	59	114
Arrondissement Oostende	153	124
Arrondissement Veurne	14	47
<u>Specifieke terreinen</u>		
Herdersbrug-Brugge : deel		
watergebonden	13	30
Transportzone Zeebrugge	31	21
Vliegveld, Oostende	58	(b)

(a) Exclusief gronden in optie. Aanbod omgerekend in bruto-oppervlakte.

(b) Nog geen verkopen (als referentiepunt).

Voor de regionale bedrijventerreinen die fungeren als klassieke terreinen is er in deze statistische benadering een tekort van circa 55 ha in het arrondissement Brugge en van circa 33 ha in het arrondissement Veurne.

Voor het terrein Herdersbrug te Brugge dat specifiek is door de ligging langs het Boudewijnkanaal is er een berekend tekort. Dit specifieke terrein is ten westen van het Boudewijnkanaal niet uitbreidbaar. Een eventuele uitbreiding ten oosten van het kanaal wordt afgewezen omwille van overwegingen van open ruimte, milieu en landschap (zie ook Uitleg bij de Plankaart, punt 64 - signaal 19).

4) VOORSTELLEN

Op de Plankaart zijn de nieuwe regionale bedrijventerreinen aangeduid als "Ontwikkelingszone voor regionaal bedrijventerrein".

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de zogenaamde klassieke terreinen en de specifieke terreinen.

Herhaald wordt dat op het niveau van het Structuurplan West-Vlaanderen c.q. Kustzone enkel bodembestemmende beslissingen worden genomen voor de regionale bedrijventerreinen. De planning geschiedt - zoals reeds vermeld - vanuit een **bovengemeentelijke** visie en stelt het beginsel van "gedekoncentreerde bundeling" voorop. Dit houdt in dat aandacht wordt gegeven aan een adekwate geografische spreiding, ten aanzien van de verzorgingscentra van verschillend niveau.

Ten aanzien van de **lokale** bedrijventerreinen wordt hier niet ingegaan op de lokatie als dusdanig. Dit aspect wordt toegewezen aan de gemeenten. Hierbij gelden wel een aantal randvoorwaarden. Het uitgangspunt is uitdrukkelijk dat de bestemming en de realisatie een verantwoording moet vinden in reële behoeften van herlokalizaties binnen de eigen gemeente en het bieden van vestigingsmogelijkheden voor initiatieven die ontstaan in en verbonden zijn met de gemeente. Te veel gemeenten beogen in wezen het creëren van een tewerkstellingsfunctie in competitie met groeicentra, wat moet worden vermeden.

De zones voor ambachtelijke bedrijven en KMO's van lokale aard moeten in hun concept (grootte, lay-out, voorschriften) dusdanig zijn dat wezenlijke competitie met de regionale terreinen - die ook KMO's opvangen - praktisch wordt uitgesloten.

a) KLASSIEKE BEDRIJVENTERREINEN

De konfrontatie tussen aanbod en behoeften wijst uit dat het tekort voor de planperiode als volgt kan worden gekwantificeerd :

arrondissement Brugge : circa 55 ha;

arrondissement Oostende : nihil;

arrondissement Veurne : circa 33 ha.

Het is duidelijk dat het hierbij gaat om een orde van grootte en dat een periodische evaluatie een eventuele bijsturing kan vergen.

Voor het arrondissement Brugge wordt voorgesteld - rekening houdend met de vereiste geografische spreiding in relatie met de verzorgingscentra - het aanbod te spreiden over een terrein van circa 35 ha te Brugge en een terrein van circa 15 ha te Torhout.

In het arrondissement Veurne is het aanbod van regionale bedrijventerreinen (klassieke) thans gekoncentreerd te Veurne. Er wordt voorgesteld dit zo te laten en te Veurne een supplementair aanbod te creëren van circa 33 ha.

In een regio zoals de Kustzone, met ook een toeristische en rekreatieve functie, is de vestiging van nieuwe industriële activiteiten met zware hinder voor de omgeving niet toelaatbaar.

De bijkomende oppervlakte van circa 35 ha te Brugge wordt voorgesteld ten noorden van Brugge, ter hoogte van het bestaande regionaal bedrijventerrein Blauwe Toren (nagenoeg volzet), maar aan de westzijde van de Blankenbergsesteenweg (weg Brugge-Blankenberge).

De voorgestelde gronden zijn verkeerstechnisch bijzonder goed ontsloten over de weg. Ze zijn gelegen nabij de huidige expresweg (die een onderdeel wordt van de deels bestaande autowegverbinding Calais-Veurne-Jabbeke-Zeebrugge-Antwerpen/Rotterdam) en de weg Brugge-Blankenberge. Het station St.-Pieters (Brugge), met functie in het pendelverkeer, ligt op korte afstand. De lokatie kan een verbeterde bediening van het gebied (bedrijventerrein Blauwe Toren en omgeving van St.-Pietersmolenstraat, recreatiezone en woonzone) door het openbaar vervoer ondersteunen.

Er is op de Plankaart bestemming gegeven aan gronden in het gebied omsloten door de Blankenbergsesteenweg, het recreatiegebied nabij de St.-Pietersmolenstraat en de bestaande N31 (die in het raam van de nieuwe verkeersontsluiting van Zeebrugge een enigszins gewijzigd tracé verkrijgt op het traject tussen de Blankenbergse Dijk en de Blankenbergsesteenweg). In het Gewestplan zijn deze gronden aangeduid als agrarisch gebied. Ze zijn niet opgenomen in het Ontwerp van Groene Hoofdstructuur.

De bestemming van circa 35 ha als **regionaal** bedrijventerrein is voorzien direkt tegenover het bestaande bedrijventerrein Blauwe Toren. Ten opzichte van het toekomstig tracé van de autoweg Jabbeke-Zeebrugge-Westkapelle-Antwerpen, moet worden voorzien in een adekwate bufferzone (geen zichtlokatie).

Het voorstel te Torhout sluit aan bij de bestaande zone en is gelegen tussen de Oude Gentweg, Aartrijkestraat en Ambachtstraat. In het Gewestplan Diksmuide-Torhout zijn deze gronden aangeduid als agrarisch gebied. In het Ontwerp van Groene Hoofdstructuur zijn ze niet opgenomen. Door hun ligging, ingesloten tussen voormelde straten en aansluitend bij het bestaande bedrijventerrein, gaat het zeer duidelijk om een restzone voor land- en tuinbouw, zonder toekomstperspektieven. Het bedrijventerrein ligt onmiddellijk bij de ontworpen verbindingsweg naar de autoweg A17. De ontsluiting van het terrein dient te gebeuren via de Ambachtstraat (infrastructuur op het bestaande bedrijventerrein) en niet via de Oude Gentweg. Ter hoogte van de A17 is de verkeerswisselaar reeds uitgevoerd.

Het aanbod qua regionale bedrijventerreinen in het arrondissement Oostende is volledig gekoncentreerd te Oostende, doorlopend op het grondgebied van Oudenburg.

Het aanbod van regionale bedrijventerreinen kan verder worden gekoncentreerd te Oostende-Oudenburg. Voor de **klassieke** terreinen is het aanbod voldoende.

Het supplementair aanbod te Veurne wordt voorgesteld aansluitend in noordoostelijke richting op het bestaande bedrijventerrein Veurne I en gelegen tussen de spoorweg, de autoweg A18, de Proostdijkvaart en het verlengde van de Albert I-laan, met inbegrip van circa 4 ha ten westen van het verlengde van de Albert I-laan. Voormelde gronden zijn niet opgenomen in het Ontwerp van Groene Hoofdstructuur. In het gewestplan werden ze aangeduid als landschappelijk waardevol agrarisch gebied.

In een klein stedelijk centrum zoals Veurne kan een aanbod voor zakelijke dienstverlening en andere vormen van commerciële activiteiten worden geboden door interne diversificatie binnen een groter regionaal bedrijventerrein.

De gronden ten westen van het verlengde van de Albert I-laan (4 ha) moeten worden voorbehouden voor niet-hinderlijke activiteiten behorend tot de segmenten van zakelijke dienstverlening en activiteiten met commerciële inslag. Dit betekent niet dat op de overige voorgestelde gronden geen bedrijven met commerciële inslag of zakelijke dienstverlening kunnen worden toegelaten.

Deze dienstzone van 4 ha, voor niet-hinderlijke activiteiten van zakelijke dienstverlening en activiteiten met commerciële inslag, kan worden beschouwd als een overgangsgebied tussen het woongebied (Nieuwstad) en het regionaal bedrijventerrein.

Het nieuwe bedrijventerrein van circa 33 ha moet aan de noordzijde een ruime groene bufferzone krijgen, die de Proostdijkvaart inkorporeert als groene zone die penetreert naar de Nieuwstad. De bouwvrije strook langs de A18 is te benutten als groene bufferzone (geen zichtlokatie). Er zal grote aandacht moeten worden gegeven aan het voorkomen (status) van het bedrijventerrein, vooral langs de Brugsesteenweg (invalsweg naar Veurne) en de verkeerstechnische aansluiting.

b) SPECIFIEKE BEDRIJVENTERREINEN

Een vaststelling van de voorbije jaren is dat er een toegenomen verstrengeling is van industrie en diensten en een vervaging van het onderscheid tussen beide. Er is wat genoemd wordt industrializatie van de dienstverlening en verdienstelijking van de industrie.

De vervaging van de grens tussen nijverheidsvestiging en dienstenhuisvesting is echter niet absoluut en geldt zeker niet voor toplokaties (en voor industrievestiging met zware hinder).

Bepaalde vormen van diversifikatie van bedrijventerreinen moeten in de planning worden onder ogen genomen.

In een toespraak op 1 oktober 1992 op de "Studiedag ruimtelijke planning en ordening in Benelux" wees Minister Th. Kelchtermans er op dat om te kunnen inspelen op de nieuwste maatschappelijke ontwikkelingen aandacht vereist is voor specifieke bedrijfszones, zoals transportzones, distributiezones, logistieke parken.

In het Voorontwerp van Structuurplan Vlaanderen (oktober 1993) wordt uitdrukkelijk gewezen op de vereiste van een aangepaste benadering, in overeenstemming met de toenemende specializatie en funktie van de terreinen, en is te voorlopigen titel een typologie van bedrijventerreinen vooropgezet, waaronder logistieke parken, distributiezones en andere.

Voor de Kustzone is op de Plankaart bestemming gegeven aan een aantal specifieke bedrijventerreinen. Hierna volgt de verantwoording.

1. DIENSTENZONES; HEADQUARTERZONE

In de studie "West-Vlaanderen 2000" is voor het arrondissement Brugge reeds geopteerd voor een headquarterzone en voor een specifieke dienstenzone. Ook voor het arrondissement Oostende is de behoefte vooropgezet voor een specifieke dienstenzone.

Het is duidelijk dat een dienstenzone c.q. headquarterzone een gunstige lokatie moet hebben op het verkeerstechnische vlak en dat het imago moet worden ondersteund door de ligging tegenover het stedelijk weefsel, de bereikbaarheid van het stadscentrum, door een ruime streekeigen groeninkleding en door een architecturaal voorkomen, met aandacht voor de schaal en het totaalbeeld.

De ontwikkeling binnen de agglomeraties Brugge en Oostende in de voorbije jaren is negatief getekend - met ernstige konsekventies qua verkeersveiligheid en -leefbaarheid - door verregaande vormen van commerciële lintbebouwing langs belangrijke invalswegen. De problematiek van verkeersleefbaarheid van de binnenstad in het bijzonder en de algemene problematiek van verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid en het blijven garanderen van bereikbaarheid van dienstverlening brengen mee dat de vraag naar adequate ruimte voor dergelijke vestigingen nog aanwezig blijft en (tijdelijk) nog kan intensifiëren. Ook voor kantoorcomplexen stelt zich het probleem van de huidige keuze voor lokaties die de lintbebouwing versterken of voor zichtlokaties langs autowegen of autosnelwegen.

Voor deze ruimtebehoefte - die thans gefragmenteerd, zonder aandacht voor verkeersmatige aspecten wordt opgevuld - moet een specifiek aanbod worden gebracht. Ook overwegingen ten aanzien van het beheersen van de mobiliteit en het beïnvloeden van de keuze van vervoerswijze zijn hierbij heel belangrijk.

Ontwikkeling van de stadsrand is niet per definitie concurrerend voor de binnenstad. Het is duidelijk geworden dat niet alles binnen het eigenlijke stadscentrum is op te vangen of kan worden gehouden. Voor een aantal functies biedt het stadscentrum geen ruimte meer en/of is de bereikbaarheid (per auto) onvoldoende. Mettertijd is ook voor bepaalde vormen van dienstverlening het draagvlak gewijzigd.

Het uitgangspunt is en blijft dat detailhandel dient gelokaliseerd te zijn in de centra, afgezien van de buurtverzorgende winkels. Er zijn echter grootschalige detailhandelsactiviteiten die niet in de eigenlijke winkelgebieden terecht kunnen of er behouden blijven en waarvan de lokatie in de periferie geen nadelig effect heeft op de bestaande verzorgingsstructuur. Voorbeelden hiervan zijn detailhandel in boten, meubelboulevards en andere vormen van volumineuze goederen (20).

Er moet een restriktief beleid worden gevoerd ten aanzien van detailhandelsbedrijven die zich willen vestigen op bedrijventerreinen (bij voorkeur als zichtlokatie langs hoofdverkeerswegen en ringwegen). Anderzijds moet worden voorkomen dat dergelijke bedrijven nieuwe distributielinten in het leven roepen ofwel "in de wei" terechtkomen.

Voor de Kustzone worden de volgende specifieke bedrijventerreinen bodembestemmend vastgelegd.

In het arrondissement Brugge is er behoefte aan bijkomende gronden voor een **headquarterfunctie**, voor hoogwaardige vormen van **zakelijke dienstverlening**, niet balie-gebonden **kantoren** en voor bepaalde vormen van **volumineuze handel**.

Brugge - met internationale bekendheid als toeristisch-kulturele stad - kan ambiëren om een "headquarterfunctie" te ontwikkelen. Een headquarterzone sluit productie-eenheden uit en richt zich op het groeperen van diensten van grotere ondernemingen (met meerdere productie-eenheden; al dan niet multinationalaal) die kwalitatief van het hoogste niveau zijn, zoals afdelingen voor strategische planning, financiële diensten, marketing-diensten, centrale telekommunikatie- en computerizatediensten. De internationale bekendheid van Brugge en de strategische ligging, op korte afstand van Brussel, luchthaven en zeehaven en internationaal autowegennet, met aantrekkelijk woonklimaat en aanbod van administratieve diensten, cultureel en onderwijsaanbod maken een dergelijke ontwikkeling mogelijk.

Het is duidelijk dat de headquarterzone een **supplementair** aanbod is ten aanzien van de reeds vermelde behoefte aan bedrijventerreinen. Het is ook duidelijk dat een dergelijke zone een vrij exclusieve lokatie moet hebben op het verkeerstechnische vlak.

(20) Vergelijk : Stedelijke milieudifferentiatie en de periferie. Vierde nota Extra : De uitdaging van de periferie, Rijksplanologische Dienst. Zie ook "Structuurplan 1991 Amsterdam."

Het op de Plankaart afgelijnde gebied is een zone die toelaat gelijktijdig een verantwoord aanbod te doen van een terrein voor een headquarterfunctie en een functie van specifieke dienstenzone.

De combinatie in één geografische zone (met interne verscheidenheid) van headquarter-zone en dienstenzone laat - via interne zonering - toe dat ook ruimte wordt geboden voor zogenaamde volumineuze handel met voldoende cachet (zoals bepaalde meubelzaken met omvangrijke tentoonstellingsruimte), met uitsluiting van grote warenhuizen.

De behoefte aan een specifieke dienstenzone en een zone voor volumineuze handel zal in de komende jaren naar verwachting nog worden geaksentueerd ingevolge de maatregelen voor een verbeterd woonmilieu en verkeersleefbaarheid in de binnenstad. Een aantal distributiebedrijven (waaronder ook filiaalbedrijven van buitenlandse oorsprong) met een gamma van produkten die rechtstreeks aan de konsument worden verkocht en die (mede door het groeperen van aankopen) vrij volumineus van aard zijn, worden door de konsument beschouwd als niet meer bereikbaar met de wagen als ze in het stadscentrum zijn gelegen.

De ruimte die moet worden aangeboden als dienstenzone en voor volumineuze handel is - zoals de behoefte voor de headquarterzone - **supplementair** ten aanzien van de statistisch bepaalde behoefte (op basis van de verkopen op bedrijventerreinen). In de voorbije jaren zijn gronden immers hoofdzakelijk benut in de vorm van niet aanvaardbare lintbebouwing.

Dit aanbod kan geschieden in één zone, **met interne verscheidenheid**, op een lokatie nabij het snijpunt van de E40 en de A17 en de invalsweg Koning Albertlaan te Brugge (St.-Michiels). Op het gewestplan Brugge-Oostkust is een zone aldaar aangeduid als "gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen".

De bestemming is voorbijgestreefd en de zone is door de ligging intrinsiek bijzonder geschikt als zone voor headquarterbedrijven en dienstverlening ten behoeve van het gehele verzorgingsgebied van Brugge.

De voorgestelde zone ligt op ongeveer 3,5 km van het station van Brugge en is met het openbaar vervoer (richting Loppem-Torhout) goed ontsloten.

De voorgestelde lokatie is een lokatie met grote omgevingskwaliteit, waar kan worden ingegaan op elementen zoals status, representativiteit, sfeer en voorzieningenniveau en die verkeerstechnisch uitstekend is.

Rekening houdend met de actuele situatie (aanwezigheid van een regiepost van de Wegendienst en van het Provinciaal Instituut voor Oligofrenen-PIDO, te evalueren als een zachte vorm van bebouwing) moet de zone van het gewestplan in zijn aflijning worden bijgestuurd, mede in verband met ontsluitingsmogelijkheden via de Chartreuseweg. Langs de Chartreuseweg heeft het PIDO toegang tot de zone en is er beperkte bebouwing aanwezig. Ten noorden van de Chartreuseweg bevindt zich het hotel Novotel (op het Gewestplan aangeduid als dienstverleningsgebied) dat toegang heeft via de Chartreuseweg. Op verzoek van de stad Brugge werd de Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer - Dienst West-Vlaanderen gekonsulteed in verband met de aspecten van verkeerstechnische ontsluiting. Het desbetreffende plan dat werd opgemaakt, verkreeg de instemming van voormelde Dienst.

De voorgestelde zone (circa 45 ha) situeert zich grotendeels (40 ha) in het gebied dat op het Gewestplan is aangeduid als "gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen". Een aangrenzende oppervlakte van circa 5 ha die in het gewestplan is aangeduid als N-gebied (natuurgebied) zou moeten worden opgenomen om de ontsluiting via de Chartreuseweg toe te laten; betrokken gronden zijn akker- en weiland.

In het Ontwerp van Groene Hoofdstructuur (uitwerking op schaal 1/25.000 ten behoeve van het Structuurplan West-Vlaanderen) is het gebied overwegend aangeduid als "natuurverbindingsgebied" (circa 42 ha) en voor het overige als "natuurontwikkelingsgebied" (circa 3 ha). Het doel van "natuurverbindingsgebieden" is het "opheffen van barrières om in de hoofdstructuur mogelijkheden tot migratie, nesteling en bescherming te scheppen".

Voor de agglomeratie Brugge is het vanuit planologisch oogpunt wenselijk aan de rand van de huidige morfologische agglomeratie openheid te vrijwaren, zonder de adekwate uitbouw van de eigen functies van de stad Brugge als **regionaal** verzorgend centrum in het gedrang te brengen.

Aan voormelde doelstellingen kan in het gebied ten zuidwesten van Brugge worden tegemoet gekomen door de zone tussen de bebouwing ten noorden van de Heidelbergstraat (wijk Stokvelde) en Oostkamp en de strook tussen de bestaande bebouwing tussen de expresweg en de Rijselstraat (met inbegrip van het domein Rode Poort) volledig open te houden (met weglating van het stukje woongebied dat op het Gewestplan is voorzien ten westen van de Rijselstraat). De strook tussen de expresweg en de Rijselstraat is op het Gewestplan grotendeels aangeduid als N-gebied en de zone ten zuiden van de wijk Stokvelde als landschappelijk waardevol agrarisch gebied met inbegrip van een deel aangeduid als N-gebied (kasteeldomein Schoonhove, gerangschikt landschap) of P-gebied (plas).

Laatstgenoemde strook (tussen expresweg en Rijselstraat) is in het Ontwerp van Groene Hoofdstructuur - behoudens het deeltje tussen expresweg-Heidelbergstraat-Rijselstraat-Chartreuseweg - aangeduid als natuurontwikkelingsgebied. Natuurontwikkelingsgebieden zijn gebieden die voldoende mogelijkheden bevatten om op termijn deels tot natuurkerngebied (waar de natuur de hoofdfunctie vormt) te ontwikkelen, zonder dat de actuele functie nu overal of prioritair op het natuurbehoud is gericht. Het is deze zone tussen de morfologische agglomeratie, de expresweg en de bebouwing van Oostkamp die met de grootste nadruk moet worden open gehouden.

Ongeveer 8 ha thans bebost gebied - in het gewestplan aangeduid als P-gebied (parkgebied) en grenzend aan de Heidelbergstraat - sluit aan op het bedrijventerrein headquarterzone-dienstenzone. Het lijkt aangewezen om deze 8 ha in het concept van uitbouw van de headquarter- en dienstenzone op te nemen en te behouden als bebost gebied.

Binnen deze zone moet een indeling in deelgebieden voor de onderscheiden functies expliciet tot stand worden gebracht.

De "dienstenzone" moet - via voorschriften behorend bij het betrokken uitvoeringsplan - de vestiging mogelijk maken en in beperkende zin omschrijven ten aanzien van eerder hoogwaardige vormen van zakelijke dienstverlening en kantoren waarvan de functie niet behoort tot de kern van het stedelijk centrum (geen loketfuncties). Dit geldt ook voor de toelaatbare vormen van volumineuze handel met voldoende cachet (zoals meubelzaken met omvangrijke tentoonstellingsruimte).

Gelet op het feit dat het gaat om een toplocatie moet een optimale gebruikswaarde worden verzekerd voor hoogwaardige - ook internationaal georiënteerde - kantooractiviteiten op het gebied van zakelijke en financiële dienstverlening en (top)management. De hoge status van de lokatie - waarbij ook de grootste aandacht moet gaan naar de interne bereikbaarheid - moet blijvend worden verzekerd door het beklemtonen van de kwaliteit van de omgeving. De oppervlakte van de zone laat toe externe schaalvoordelen - waarvoor concentratie nodig is - te creëren, wat de hoge status ondersteunt. Een architectuurwedstrijd zou het concept van de zone als geheel kunnen determineren.

Voor Oostende wordt voorgesteld een dienstzone, met mogelijkheden van vestiging van bepaalde vormen van volumineuze handel, te voorzien van circa 22 ha te Oostende aan de oostzijde van de Torhoutsesteenweg, ten zuiden van de Steense Dijk. Bedoelde gronden zijn in het Gewestplan ten dele aangeduid als woongebied en ten dele als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen (circa 9 ha). Deze laatste gronden werden in het Ontwerp-Gewestplan expliciet aangeduid als gebied voor parkeerterrein en de erbij horende bouwwerken. In het Gewestplan werd de expliciete bestemming als randparkeerplaats niet bevestigd. Het meest zuidelijke deel van de voorgestelde zone is in het Gewestplan aangeduid als "landschappelijk waardevol agrarisch gebied" (circa 7 ha), maar is voor dit deel te beschouwen als een restgebied. Het is niet opgenomen in het Ontwerp van Groene Hoofdstructuur.

De dienstzone, met mogelijkheden voor volumineuze handel, is verkeerstechnisch goed gesitueerd aan de zuidzijde van de agglomeratie. De ontsluiting vanuit de Torhoutsesteenweg kan gebeuren langs de Schorredijk (aan te passen weg) naar het meest zuidelijke deel van de dienstzone. Potenties voor de uitbouw van een randparking kunnen worden open gehouden. Deze gronden (ten dele eigendom van de stad Oostende) die in het Gewestplan ten dele als woongebied zijn bestemd, worden door hun ligging in het verlengde van de landingsbaan van de luchthaven en tegenover het luchthavengebonden bedrijventerrein beter niet ingeschakeld in het residentiële bewoningspatroon. De zone kan fungeren als een overgangsgebied tussen luchthaven en luchthavengebonden activiteiten en de woonkern van Stene (vroegere autonome gemeente). De ligging kan ten aanzien van het aanbod van parkeerruimte een polyvalent gebruik in de hand werken. Beklemtoond wordt dat een dergelijke dienstzone een wezenlijke bijdrage moet leveren om de verdergaande lintbebouwing van commerciële vestigingen en kantoorcomplexen tegen te gaan. Voor bepaalde segmenten kan een eerder kompakte bebouwing worden nagestreefd.

2. TRANSPORTZONE

Te Brugge-Zeebrugge bevindt zich een transportzone, met een totale oppervlakte van circa 52 ha (bruto).

In de toelichting bij het Gewestplan Brugge-Oostkust werden de doelstellingen voor de transportzone als volgt omschreven :

"Het is de bedoeling om door de inplanting en de uitrusting van dergelijke zone bepaalde facetten van het transportgebeuren te bundelen, dit wil zeggen :

1. het opvoeren van de rationalizatie en efficiëntie van de behandeling van de goederen door enerzijds de voorhaven gedeeltelijk te zuiveren van grote vervoeractiviteiten en anderzijds de vraag en het aanbod van de transportsector naar elkaar toe te brengen;
2. dienstig zijn als onthaal en verzorgend centrum voor het rijdend personeel en de voertuigen;
3. overslag en opslag van de goederen;
4. bundelen van de administratieve activiteiten (douane, bank, RTT, enz.)".

Deze op het gewestplan voorziene zone werd afgelijnd op een ogenblik dat voor de gehele verkeerstechnische ontsluiting van Zeebrugge nog geen sluitend beeld was verkregen in een lange-termijnperspektief van de ontwikkeling van de haven van Zeebrugge als groeipool, waarvan de betekenis het provinciale niveau overstijgt.

Recent werd consensus bereikt over deze verkeerstechnische ontsluiting over de weg. Thans wordt voorzien in de aanleg van een westelijke omleiding van voormelde transportzone, wat zal toelaten een scheiding tot stand te brengen tussen goederenverkeer (Baron De Maerelaan) en personenverkeer, inclusief toeristisch verkeer (westelijke omleiding).

Binnen deze kontekst wordt geopteerd om de westelijke begrenzing van de transportzone te laten samenvallen met deze westelijke omleiding.

Hierdoor krijgen circa 5 ha die op het gewestplan thans een industriële bestemming hebben, terug een agrarische bestemming. Belangrijk is dat in het homogene agrarische gebied ten westen van deze ontworpen westelijke omleiding, geen aanzet wordt gegeven voor een andere ontwikkeling. Anderzijds worden de gronden tussen de Baron De Maerelaan, de westelijke omleiding van de transportzone en Evendijk West in hun geheel bestemd voor transportzone en bijhorende infrastructuur.

3. LUCHTHAVENGEBONDEN AKTIVITEITENZONE

Het op het gewestplan voorziene bedrijventerrein te Oostende ten westen van de Torhoutsesteenweg werd opgenomen "ten behoeve van luchthavengebonden bedrijven en ter ondersteuning van het economisch belang van de luchthaven".

In het raam van het Impulsprogramma Regio Oostende-Blankenberge is beslist over de uitvoering met steun van het Vlaamse Gewest van een eerste fase van de op het Gewestplan voorziene zone voor luchthavengebonden activiteiten (zoals vliegtuigonderhoud en upgrading, behandeling van luchtvracht en luchthavengebonden toeleveringsbedrijven). Een milieu-effektrapport werd opgemaakt en conform verklaard. In een eerste fase van het projekt is onder meer voorzien in de bouw van een taxiweg ter ontsluiting van voormelde zone. In het raam van het Impulsprogramma is verder ook beslist over de toegangsweg ter ontsluiting van de zone vanaf de Torhoutsesteenweg (tegenover de hoger geciteerde toegang naar de dienstzone).

De gronden nodig voor de uitvoering van voormelde eerste fase zijn nagenoeg volledig gelegen in de op het Gewestplan aangeduide zone. Voor de toegangsweg tot de Torhoutsesteenweg en een logische afwerking van de betrokken zone is bijkomende bestemming nodig van circa 2 ha. Een optimale valorizatie van de investeringen (met aanleg taxiweg en ontsluitingsweg) impliceert dat bijkomende gronden ten westen van de taxiweg worden benut.

In datum van 16 september 1991 heeft het stadsbestuur van Oostende een vraag gericht aan de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van ruimtelijke ordening, om over te gaan tot gedeeltelijke herziening van het Gewestplan en uitbreiding van de betrokken zone te voorzien tot aan de grens van het grondgebied van Middelkerke.

Het is duidelijk dat de draagkracht van het gebied een wezenlijk element is in de beleidskeuzen. Een verregaande funktieverzwaring van de luchthaven van Oostende is niet verzoenbaar met het behoud en de verbeterde uitbouw van een hoogwaardig stedelijk centrum, verzorgingskern voor de regio Oostende.

Rekening houdend met voormelde elementen wordt bestemming gegeven aan een oppervlakte in afwijking van het gewestplan van in totaal circa 50 ha.

Een aangepaste ontsluiting van de zone richting Kromme Elleboog via een parallelweg met de Torhoutsesteenweg kan worden aanvaard.

X X X

Ten aanzien van het specifieke bedrijventerrein Herdersbrug te Brugge betrekking hebbend op gronden langs het Boudewijnkanaal en voor te behouden voor watergebonden bedrijven, is hiervoor reeds aangegeven dat niet wordt voorzien in uitbreiding, noch ten westen noch ten oosten van het kanaal.

Als specifieke terreinen kunnen ook worden beschouwd de gronden die worden voorbehouden voor jachthavengebonden activiteiten. Deze materie wordt behandeld onder punt D (Toerisme).

5) STATUUT VAN DE TERREINEN; VOORSCHRIFTEN

Voorgesteld wordt om alle regionale bedrijventerreinen aan te duiden als "bedrijventerreinen van openbaar nut". De "bedrijventerreinen van openbaar nut" kunnen enkel worden gerealiseerd door een Overheidsinstantie, zoals de Interkommunale WIER, de GOM - West-Vlaanderen, de gemeenten, een Havenbestuur of het Vlaamse Gewest. Er moet worden voorkomen dat bedrijventerreinen in handen worden genomen van de privé-sektor zonder garantie dat de gronden bouwrijp worden gemaakt en effectief op de markt komen. De ruimte is zo schaars dat bestemming ook binnen een redelijke termijn moet leiden tot een effectief aanbod (tegen redelijke prijzen en noodzakelijke en afdwingbare voorschriften, waaronder het recht tot wederinkoop).

Algemeen geldt dat bij de inrichting van de bedrijventerreinen ten zeerste rekening moet worden gehouden met de natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten van het terrein en de onmiddellijke omgeving. Het karakter van het terrein, de aard van de activiteiten, de omvang van de bebouwing, het architecturaal karakter, de breedte en de wijze van aanleg van de omringende bufferzone, enz... worden vastgelegd in een ruimtelijk Uitvoeringsplan voordat het gebied kan worden ontwikkeld.

Intensifiëring van het gebruik (verdichting, gemeenschappelijk gebruik van parkeerterreinen en andere voorzieningen) moet dan ook worden nagestreefd op de bestaande terreinen. Oneigenlijk gebruik moet worden vermeden, waarbij de diversifikatie van de bedrijventerreinen reële inhoud krijgt.

De diversifikatie in de regionale bedrijventerreinen vraagt om een specificatie ten aanzien van deze terreinen naar voorschriften. Als bijlage zijn de voorschriften opgenomen die moeten gelden voor alle bedrijventerreinen van openbaar nut en verder de voorschriften voor elk van de categorieën van bedrijventerreinen die als specifieke terreinen worden bestemd (voor watergebonden activiteiten, voor dienstverlenende activiteiten, transport-zone, luchthavengebonden activiteiten).

Grotere terreinen moeten, waar mogelijk, dusdanig bouwrijp worden gemaakt dat voortijdige versnippering van het geheel wordt voorkomen.

D. TOERISME

Toerisme omvat het geheel van op ontspanning gerichte activiteiten die plaatsvinden buiten de eigen woonomgeving. Het omvat daarenboven ook activiteiten die slechts gedeeltelijk (kongrestoerisme, gezondheidstoerisme) of zelfs helemaal niet gericht zijn op ontspanning (zakentoeisme) en die eveneens buiten de eigen woonomgeving plaatsvinden (de woonomgeving wordt hierbij gezien als een relatief ruime omgeving in een straal van ongeveer 20 km).

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen "verblijftoeisme", waarbij wordt overnacht op de plaats die men bezoekt en waarbij naast rekreatieve doeleinden ook andere doeleinden aan de grondslag kunnen liggen van het verblijf en "dagtoerisme" waarbij men slechts één dag of delen van een dag vertoeft op een plaats buiten de eigen woonomgeving en dit voor rekreatieve doeleinden.

Voor de Kustzone is het toerisme van primordiaal belang niet alleen omwille van zijn rol als economische sleutelsektor in deze regio maar tevens omwille van zijn uitgesproken ruimtegebruik. Het toeristisch aanbod van de Kustzone is samengesteld uit een complex en heterogeen geheel van door de natuur en door de mens gecreëerde elementen en verschijningsvormen. Een onderscheid wordt hierbij gemaakt tussen het "oorspronkelijk" en het "afgeleid" toeristisch aanbod. Het oorspronkelijk toeristisch aanbod omvat alle elementen die niet doelgericht gekoncipieerd zijn in functie van het toerisme maar die door hun aantrekkingskracht als rekreatieomgevingen vanzelfsprekende toeristische objecten geworden zijn. Voorbeelden hiervan zijn : het natuurlijk rekreatief kustapparaat van zee, strand, duinen en polders, aantrekkelijke landschappen en unieke historisch-architecturale gehelen en omgevingen, zoals Brugge. Het afgeleid toeristisch aanbod is opgebouwd uit die voorzieningen die specifiek en met hoofdzakelijk toeristische doeleinden werden opgezet, zoals jachthavens, hotels, restaurants, pretparken, en andere.

Voor een duurzame ontwikkeling van dit toeristisch aanbod is overkoncentratie in ruimte en tijd nefast. Er dient gestreefd naar een sterkere vakantiespreiding - hoewel de ruimtelijke impact ervan indirect is - en naar het beheersen van de toeristische automobilititeit in de Kustzone. Het is daarom aangewezen het dagtoerisme niet te stimuleren maar het op een adekwate manier te kanaliseren (zie verder). Het kusttoerisme dient dan ook te worden gesitueerd in een globaler toeristisch beleid op Vlaams niveau.

Het Struktuurplan streeft naar de verdere toeristische profilering van de bestaande driedigheids Kuststrook-Brugge-Achterland van de Kustzone. De diversiteit en de identiteit van het toeristisch produkt zijn ermee gebaat :

- de toeristische activiteiten moeten vooral in de eigenlijke Kuststrook gesitueerd blijven en de toeristische voorzieningen moeten er op kwalitatieve wijze worden opgewaardeerd, binnen strikte randvoorwaarden van ruimtelijke draagkracht, door herstel van het natuurlijk rekreatief apparaat en revitalisering van de badplaatsen;
- het toerisme van de Stad Brugge, zijnde stadstoerisme, moet worden geïntegreerd in het totale stedelijk functioneren, met bijzondere aandacht voor het gaaf houden van de woonfunctie;
- het toerisme in het Achterland van de Kust is relatief autonoom te ontwikkelen, met beperkte, landschapsgerichte activiteiten en kleinschalige toeristische rekreatieve voorzieningen die in beginsel bij woonkernen aansluiten.

Binnen deze globale uitgangspunten wordt - vanuit de invalshoek van het toerisme van het aanbod - ernaar gestreefd de ruimteverspillende en structuurloze "uitzaaiing" van de diverse toeristische rekreatieve en verblijfvoorzieningen tegen te werken en deze laatste in te passen in de basisstructuur van de streek : een oorspronkelijk natuurlijk landschap met, in groei te beperken, lokale "gastkernen" voor de toerist, geënt op de bestaande en historisch ontwikkelde diversiteit van badplaatsen. Het Struktuurplan spitst zich daarom in hoofdzaak toe op de opwaardering van de bestaande toeristische voorzieningen, die moeten kunnen beantwoorden aan maatschappelijk evoluerende behoeften. Deze opwaardering betreft zowel aangeboden comfort en fysisch voorkomen als keuzefaciliteiten en exploitatiewijze van de toeristische uitrusting in de Kustzone.

De konkrete voorstellen van het Struktuurplan voor de ruimtelijke ontwikkeling van de verschillende toeristische rekreatieve voorzieningen en van de toeristische verblijfsaccommodatie in de Kustzone worden hierna toegelicht, als resultaat van een visiegestuurde afweging met de ruimtelijke aanspraken van de andere sectoren in het plangebied.

1) DE TOERISTISCHE REKREATIEVE VOORZIENINGEN

De toeristische rekreatieve voorzieningen zijn de aantrekkingselementen van zowel het verblijftoerisme als het eendagstoerisme aan de Kust. Er is hierbij een duidelijk onderscheid te maken naar de historische ontwikkeling van deze voorzieningen :

- de oorspronkelijke toeristische voorzieningen zijn de a priori aanwezige attractieve toeristische elementen : het natuurlijk rekreatief apparaat van de Kust, de binnenstad van Brugge en het Achterland van de Kust;
- ook de badplaatsen aan de Kust zijn elementen met een eigen toeristische aantrekkingskracht, van bij hun ontstaan en door de ontwikkeling van het kusttoerisme;
- tenslotte zijn er de specifieke toeristische voorzieningen die enkel met toeristische doeleinden worden opgezet zoals jachthaveninfrastructuur, toeristische elkweervoorzieningen en recreatieparken, golfterreinen, kongresinfrastructuur.

a) HET NATUURLIJK REKREATIEF APPARAAT VAN DE KUST

Het natuurlijk rekreatief apparaat van de Kust omvat de zee, het strand, de duinen en de overgang van duinen naar polders.

Het is in de eerste plaats drager van een exclusief natuurlijk milieu, waarbij de duinen tevens een natuurlijke zeewering vormen voor het Kustgebied. Bij de herwaardering van dit kustlandschap is het ekologisch aspect in voldoende mate op te nemen (zie onder Natuurlijk Milieu). De door het Structuurplan voorgestelde afbakeningen en bepalingen voor dit natuurlijk rekreatief apparaat doen geen afbreuk aan het bouwverbod zoals door het Duinendekreet opgelegd.

Het natuurlijk rekreatief apparaat van de Kust is op de Plankaart als deel van de open ruimte hard afgelijnd ten opzichte van de ruimtelijk structurerende elementen van de bebouwde ruimte : de (afgelijnde) woonkernen, de zones voor nijverheid en diensten, de toeristische zones. Ten opzichte van de (enkele) kleine, niet afgelijnde woonkernen aan de Kust dient het via Uitvoeringsplannen te worden afgebakend, uitgaande van een maximalisatie van de open ruimte (zie "Uitleg bij de Plankaart", Wonen).

De herwaardering van het natuurlijk recreatief apparaat van de Kust dient onder toezicht en coördinatie van de hogere overheden te worden aangevat. Het Structuurplan stelt de hiernavolgende beschermingsmaatregelen en beheersinitiatieven voor :

1. Het natuurlijk recreatief apparaat van de Kust moet van elke vorm van nieuwe bebouwing en bezetting door specifieke toeristische voorzieningen en door toeristische verblijfsaccommodatie (onder andere door kampeeruitbatingen) worden gevrijwaard.
2. Maatregelen dienen te worden getroffen ter verwijdering van de in de duinen aanwezige kampeeruitbatingen en weekendverblijfparken.
3. Zeer belangrijke ruimtelijke conflicten zijn op de Plankaart als "signaal" aangeduid; de herwaarderingsmaatregelen voor het natuurlijk recreatief apparaat op die plaatsen zijn in de Uitleg bij de Plankaart nader bepaald.
4. Door het plaatselijk "verduinen" van de Koninklijke Baan (zie Verkeer) kan een duidelijk positief signaal worden gegeven ten aanzien van de rehabilitatie van het natuurlijk recreatief apparaat van de Kust.
5. Het gebruik van het natuurlijk recreatief apparaat van de Kust als recreatief domein tijdens de toeristische piekperiodes is tot een ruimtelijk verantwoord en milieubewust niveau terug te brengen, via specifieke voorschriften (als Uitvoeringsplannen op te stellen). Mogelijkheden hiertoe zijn :
 - de toegankelijkheid van duinen en stranden structureren, zodat de betreding door toeristen beter kan worden gebundeld, onder meer in functie van geselecteerde tramhaltes en van de toeristische randparkeerterreinen (zie Verkeer);
 - het afbakenen van duingebieden voor toeristen naar toegelaten betredingsintensiteit (volledig vrije betreding - beperkte betreding - betredingsverbod);
 - het beperken of verbieden van specifieke gebruiken in de duinen, zoals ruitersport en nieuwe trends zoals alle-terreinfietsen, die de degradatie van de duinen versterken.
6. Het intensiever bestrijden van de strand- en duinenerosie.
7. Het verbeteren van de kwaliteit van het zeewater.

b) DE BADPLAATSEN

De badplaatsen aan de Kust situeren zich binnen de op de Plankaart aangeduide woonkernen in de eigenlijke kuststrook. De woonkwaliteit (in brede zin) voor de permanente bewoning (zie Wonen) is dan ook in de eerste plaats determinerend voor de ruimtelijke ontwikkeling van de badplaatsen aan de Kust.

De Kust bevat een historisch gegroeide mozaïek van verschillende badplaatsen.

Zo bouwden midden vorige eeuw de stad Oostende en de aan het zeefront gelegen vissersdorpen Blankenberge en Heist zich uit tot volwaardige badplaatsen van het meer verstedelijkte type, met regelmatige gesloten bouwblokken als gemeenschappelijk kenmerk. Nieuwe eveneens min of meer stedelijke badplaatsen kwamen daarna tot ontwikkeling (Nieuwpoort, Middelkerke-Bad, Westende-Bad, Knokke). In de eerste decennia van deze eeuw ontstonden de badplaatsen Het Zoute, Duinbergen en De Haan en uitbreidingen van reeds bestaande badplaatsen, in contrast met de voorgaande, en dit volgens het stedenbouwkundig concept van de tuinstad met een geromantiseerd beeld van landschap en natuur als inspiratiebron.

Volgens analoge - zij het niet zo kwalitatief uitgevoerde - stedenbouwkundige uitgangspunten kwamen vooral tijdens het interbellum de verdere uitbreidingen van bestaande badplaatsen of van nog niet-toeristisch ontwikkelde dorpskernen in de kuststrook tot stand.

Het vooral tijdens de laatste decennia, onder impuls van een groeiend massatoerisme, optrekken van meer en meer en steeds dezelfde gebouwentypes (zoals appartementen en appartementsvilla's), bracht een meer eentonige, monofunktionele stedenbouw voort, waardoor niet alleen de (verkeers)leefbaarheid maar ook de eigenheid en attractiekracht van deze badplaatsen is verminderd, met een vervlakking van de formele verschillen in stedenbouwkundige aanleg en architectuur.

Voor een duurzaam toerisme is een kwalitatieve badplaatsherwaardering noodzakelijk, gericht op het bewaren en versterken van de identiteit van elke badplaats. De toerist is immers gevoeliger geworden voor de stedenbouwkundige aspecten die het aanzijn en de sfeer van de badplaatsen mede bepalen.

Voor een kwalitatieve badplaatsherwaardering stelt het Structuurplan de hiernavolgende beleidsinitiatieven en beheersmaatregelen voor :

1. Stedebouwkundig beleid en planning van elke badplaats moeten meer aandacht hebben voor het erkennen en profileren van de eigen badplaatsidentiteit. Het bewaren en versterken van oorspronkelijke kwalitatieve bouwkenmerken van de badplaats dienen hierbij uitgangspunten te zijn.
2. Door een deskundig en strikt uitgevoerd advizeringsbeleid moeten hogere eisen worden gesteld aan de stedebouwkundige kwaliteit van nieuwe invullingen (nieuwbouw- en vernieuwbouwprojecten), met meer aandacht voor de typologie en de architectuur van de gebouwen en hun inplanting in het openbaar domein. Projecten van stedelijke vernieuwing in badplaatsen dienen steeds de eigenheid en de specifieke kontekst van de plaats als konkrete randvoorwaarden in het ontwerpprogramma op te nemen.
3. De verblijfwaarde van de openbare ruimten in de badplaatsen moet worden verbeterd. Meer comfort en betere toegankelijkheid voor de voetganger zijn hierbij de belangrijkste uitgangspunten. In eerste instantie kan dit gebeuren door deze openbare ruimten, in het bijzonder de zeedijk en belangrijke "toeristische looproutes", autoluw te maken en plaatselijk als voetgangersgebied te reorganizeren. Dit moet gepaard gaan met een aangepast verkeers- en parkeerbeleid (zie Verkeer).

c) JACHTHAVENINFRASTRUCTUUR

Met de huidige infrastructuur van jachthavens aan de Kust kan niet voldaan worden aan de bestaande vraag naar ligplaatsen voor jachten. Veel eigenaars van jachten kunnen nu slechts in buitenlandse, vooral Nederlandse jachthavens terecht. Er bestaat dus een vraagdruk om bijkomende ligplaatsen aan de Kust uit te bouwen.

De ondersteunende en revitaliserende rol van jachthavens aan de Kust voor de omliggende zones is ontegensprekelijk een feit. Jachthavens creëren een meerwaarde voor de badstad waarin zij gelegen zijn door de animositeit en de sfeer die ervan uitgaat. Bovendien wint het openbaar domein in de badplaats aan kwaliteit. Jachthavens hebben ook een belangrijke imagoversterkende functie voor de betreffende badplaatsen.

Vanuit de visie voor een kwalitatieve verbetering van het kusttoerisme op duurzame wijze wordt daarom een verantwoorde ontwikkeling van jachthavens aan de Kust ondersteund.

De door het Struktuurplan ondersteunde jachthaveninfrastructuur is op de Plankaart voorgesteld als bestemmingsspecifikatie van afgelijnde toeristische zones of van nieuwe ontwikkelingszones voor toeristische infrastructuur, en omvat zowel de jachthavens als de bijhorende activiteiten.

Het Struktuurplan neemt een positief standpunt in omtrent de uitbouw van de hierna vermelde jachthavenprojekten, binnen de nader omschreven randvoorwaarden, waardoor een aanvaardbare capaciteit van ligplaatsen voor jachtboten wordt aangeboden, verdeeld over de Kustzone. Er moet worden gestreefd naar een zo hoog mogelijk aanbod aan vrije ligplaatsen, zodat de jachthavens geen "campings op het water" kunnen worden.

1. ONTWIKKELING ROND DE JACHTHAVEN VAN NOVUS PORTUS IN NIEUWPOORT

De jachthaven Novus Portus in Nieuwpoort is de belangrijkste jachthaven van de Kust en van levensbelang voor deze stad, die zich vooral moet profileren als toeristische plaats. Daarom ondersteunt het Struktuurplan de mogelijkheid in een zone rond de jachthaven (als toeristische zone afgelijnd op de Plankaart) kleinschalige jachthavenversterkende activiteiten (uiteraard niet-milieubelastend) verder te ontwikkelen, met inbegrip van parkeergelegenheid (openbare autoparkeergelegenheid, bootparkeerruimte en winterberging voor de boten).

In dit gebied aan de zuidelijke rand van de jachthaven is een beperkte uitbouw van individuele vakantiewoningen verantwoord, aansluitend bij de uitbouw van deze jachthavenversterkende activiteiten, en eveneens hard afgelijnd op de Plankaart. Een relatief kompakte bebouwing is hier aangewezen (zie verder, onder Individuele vakantiewoningen). Het huidig statuut van het industrieterrein Noorderhavenoever volgens het gewestplan, als "gebied voor milieubelastende industrieën", is niet verzoenbaar met de roeping van Nieuwpoort als jachthaven en toeristische gemeente (op de Plankaart als "signaal" aangeduid). Het behoud van de huidige activiteiten van zandopslag kan worden aanvaard, maar uitbreiding moet worden uitgesloten. Bij stopzetting van deze activiteiten zou het terrein moeten worden voorbehouden voor activiteiten die in relatie staan met de jachthaven en niet hinderlijk zijn voor de omgeving. Op korte termijn is er behoefte aan een adequate groene bufferzone. De aanleg van een directe toegangsweg ten noorden van het terrein Noorderhavenoever kan de thans bestaande problematiek van de zichtpollutie grotendeels opheffen.

Het Struktuurplan Kustzone neemt aansluitend hiermee een negatief standpunt in wat betreft :

- het ontwikkelen van een jachthaven en/of de ontwikkeling van verblijfsrecreatie en andere vormen van actieve recreatie in en rond het tijdok op het voormalig militair domein in het noordoosten van de havengeul van Nieuwpoort;
- het uitbreiden van de bestaande jachthaven Novus Portus in noordelijke richting. Betrokken zone omvat een staatsnatuureservaat en gerangschikt landschap. Het grootste gedeelte betreft een EG-Vogelrichtlijngebied. Het gebied bevat één van de laatste schorren van ons land, met typische fauna en flora. In het Ontwerp van Groene Hoofdstructuur is de gehele zone met inbegrip van het tijdok aangeduid als "natuurkerngebied" (waar natuur de hoofdfunctie vormt). De zeereep werd aangeduid als "natuurontwikkelingsgebied". Uiteraard is te wijzen op het belang van de zeewerende duinen.

Om dit gebied ten volle tot natuurgebied te laten evolueren, zijn echter investeringen nodig en is een soort "natuurimpulsprogramma" voor dit gebied een noodzaak. Hierbij is het aangewezen het natuurlijk contact tussen de rechteroever van de IJzermonding en het land te herstellen door het afgraven van eertijds opgespoten gronden, zodat de natuurlijke slikke en schorre opnieuw tot stand kan komen;

- het verder bebouwen van het noordelijk deel (omgeving klubhuis Watersportkring Luchtmacht) van de jachthaven Novus Portus; dit zou ten nadele zijn van de binding met het voorgestelde natuurgebied ten noorden;
- de uitbreiding van de jachthaven op de westelijke oever, aan de bestaande jachthaven "Kromme Hoek" door een landinwaartse uitbouw van meerplaatsen voor jachten. De huidige kade fungeert immers als "promenade" naar en van het strand, gebruik dat op termijn met wat plaatselijke verbeteringen nog kan toenemen, gezien het ontbreken van alternatieven. Bovendien wordt aldus een te grote versnippering van jachthaveninfrastructuur in het gebied voorkomen. Daarnaast zijn andere toeristische bestemmingen meer aangewezen in deze nu open groene zone, zoals een toeristische elkweervoorziening of een hotel (zie verder). Het laten aanmeren langs deze kade van toeristische ferryboten is alleen toelaatbaar voor zover hierdoor geen aanspraak moet worden gemaakt op gronden achter de kade, ter behoud van de vernoemde "promenade".

2. DE UITBOUW VAN EEN NIEUWE JACHTHAVEN IN OOSTENDE ACHTER DE HALVE MAANDIJK

Binnen het renovatieplan voor de haven van Oostende wordt een nieuwe jachthaven voorzien met een capaciteit van 350 ligplaatsen in het noordoosten van de haven, achter de Halve Maandijk (afgelijnde toeristische zone op de Plankaart), ter vervanging van de huidige jachthaven beheerd door de Royal Yachting Club Ostend (RYCO). De gronden werden reeds ter beschikking gesteld door het Ministerie voor Landsverdediging aan de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, die de infrastructuur zal uitbouwen. In deze zone wordt tevens, op gronden die op het Gewestplan een industriële bestemming hebben, een gebied voorgesteld voor jachthavengebonden activiteiten en een beperkte hotelzone in relatie tot het jachthavenproject (zie bij hotels). De uitbouw van deze nieuwe jachthaven zou kunnen aanleiding geven tot de ontwikkeling van het omliggende gebied met het Vuurtorendok en het Fort Napoleon als een toeristische pool (op de Plankaart aangeduid als gebied met specifieke potenties). De huidige scheepswerf kan behouden blijven, zonder uit te breiden. Bij stopzetting zijn kleinschalige jachthavenversterkende activiteiten er toegelaten.

3. DE UITBREIDING VAN DE JACHTHAVEN VAN BLANKENBERGE

De stad Blankenberge stelt voor om de jachthaven uit te breiden met een 200 à 300-tal aanlegplaatsen ten westen van de bestaande jachthaven in de spuikom. Deze uitbreiding is reeds voorzien op het gewestplan. Daarnaast wenst de gemeente de bestemming van de noordelijke zone van deze uitbreiding om te zetten van parkzone op het gewestplan naar een zone voor kleinschalige jachthavenversterkende activiteiten. Hiermee zou de bestaande toestand enkel worden bevestigd, aangezien daar nu reeds enkele dergelijke bedrijven zijn gevestigd. De uitbreiding van de jachthaven met een zone voor kleinschalige jachthavenversterkende activiteiten wordt door het Structuurplan Kustzone ondersteund en een aanpassing van het gewestplan is verantwoord voor zover deze ontwikkelingen binnen een beperkte zone worden uitgebouwd. Deze op de Plankaart afgelijnde zone situeert zich tussen de Koninklijke Baan, de duinen en de vaargeul en maakt geen deel uit van het Ontwerp van Groene Hoofdstructuur.

4. DE ONTWIKKELING VAN EEN NIEUWE JACHTHAVEN TE KNOKKE-HEIST, AANSLUITEND OP DE OOSTELIJKE HAVENDAM VAN ZEEBRUGGE

Naar aanleiding van de uitbouw van de haven van Zeebrugge, werd gesteld dat in het kader van het herstel van de Oostkust als toeristisch gebied een jachthaven kan worden uitgebouwd die ook de visuele pollutie, veroorzaakt door de voorhaven van Zeebrugge, vermindert.

Vanuit een duurzaam toerisme van het aanbod stelt het Structuurplan Kustzone dat dit projekt niet kan worden gekombineerd met een immobiliënoperatie waarbij tevens woningbouw in zee wordt voorzien (zie, ter argumentatie, onder individuele vakantiewoningen in de Kustgemeenten).

d) TOERISTISCHE ELKWEERVOORZIENINGEN AAN DE KUST

Toeristische elkweervoorzieningen zijn seizoenafhankelijke voorzieningen, die een innovatief cultureel of edukatief, bij voorkeur streekeigen onderwerp aan de toerist aanbieden, met een hoog kwaliteitsniveau en op een schaal met bovengemeentelijke, regionale aantrekkingskracht. De term "elkweervoorziening" is ruim te interpreteren. Het betreft voorzieningen, die in de eerste plaats gericht zijn op de verblijftoerist, aanvullend zijn op de reeds bestaande basisvoorzieningen en waarvan bij alle weersomstandigheden kan worden gebruik gemaakt. Essentieel aan deze voorzieningen dient dan ook te zijn dat zij het verblijftoerisme ondersteunen en dat zij zoveel mogelijk gans het jaar open blijven of toegankelijk zijn.

Vanuit de visie van een duurzaam toerisme met een betere spreiding over het jaar is het wenselijk dat de diversiteit en de kwaliteit van de toeristische infrastructuur aan de Kust wordt opgetrokken door een beperkt aantal toeristische elkweervoorzieningen van hoog kwalitatief niveau uit te bouwen, waardoor het toerisme minder sterk afhankelijk kan worden van strandrecreatie en weersomstandigheden. Deze toeristische elkweervoorzieningen dienen het streekeigene van de Kust te onderlijnen.

Voorzieningen zoals tematische bezoekerscentra, multifunktionele centra met culturele, amusements- of shoppingfuncties, overdekte sportcentra en ook overdekte openbare ruimten, kunnen een elkweeromgeving creëren. De te ontwikkelen projekten hebben evenwel duidelijk een ondersteunende functie voor gans de Kust en niet enkel voor de badplaats waarin zij gelegen zijn. Wat betreft de lokatie is het erg belangrijk dat deze toeristische elkweervoorzieningen heel goed bereikbaar zijn met openbaar vervoer zodat zij geen te grote bijkomende verkeersstromen creëren.

De door het Structuurplan ondersteunde lokaties, met hierna voorgestelde projektvoorbeelden voor toeristische elkweervoorzieningen, zijn als plaatselijk element aangeduid op de Plankaart. De hiernavolgende beschrijving naar aard van te ontwikkelen elkweervoorziening is niet bindend en onderlinge verwisselbaarheid is niet uitgesloten. Een Uitvoeringsplan voor elk van deze mogelijke lokaties moet aangeven welke elkweervoorziening er wordt toegelaten met welke randvoorwaarden.

1. EEN ZEECENTRUM

De aantrekkelijkheid van een zeecentrum berust op het aanschouwelijk en didactisch voorstellen van alles wat met de zee te maken heeft : de dieren, de planten in zee en strand en de mechanismen die er zich voordoen. Naast originele voorstellingsvormen en simulaties is het belangrijk om tevens interactieve technieken aan te wenden om de actieve beleving te versterken. Dergelijk centrum wijkt dan ook volledig af van het traditioneel aquariumconcept. Als elkweervoorziening is het vanzelfsprekend dat de attractie wordt opengesteld gedurende gans het jaar.

Een keuze op de pier te Blankenberge kan worden gemotiveerd door het feit dat de stad als een van de eerste badsteden aan de Belgische Kust werd ontwikkeld en toe is aan een vernieuwing van zijn toeristisch produkt. Het voorgesteld bezoekerscentrum kan tot deze vernieuwing bijdragen. De lokatie op de pier van Blankenberge spreekt sterk aan voor een breed publiek en op deze manier kan het behoud van de pier van Blankenberge - behorend tot het kollektief geheugen van deze badplaats - in de hand worden gewerkt. Het projekt kan terzelfdertijd een vernieuwend en vooruitstrevend imago aan deze badstad verschaffen.

De bereikbaarheid van het zeecentrum op de pier met het openbaar vervoer is uitstekend, gezien een afstand van minder dan 150 meter moet worden afgelegd tot de tramhalte. De ontwikkeling van een toeristisch randparkeerterrein aan de oostzijde van de badplaats (zie Verkeer) zou de bereikbaarheid voor privé-wagens kunnen verbeteren.

2. EEN BEZOEKERSCENTRUM ROND DE HISTORIEK VAN DE BELGISCHE KUST

Het lijkt aangewezen om een historisch interpretatief centrum uit te bouwen waarbij de natuurlijke ontwikkeling en historiek van de Belgische Kust wordt voorgesteld. Dergelijk centrum dat het midden dient te houden tussen een museum en een temapark, moet beantwoorden aan de behoefte van de toerist om op een aangename en rekreatieve wijze informatie in te winnen over de geschiedenis van de streek waar hij verblijft. In dergelijk projekt dient veel aandacht te gaan naar levendige methodes van voorstelling waarbij de interactie van de museumbezoeker met het historisch gegeven wordt gestimuleerd. Meestal wordt dergelijk bezoekerscentrum aangevuld met een toeristische dienst die de bezoekers informeert over de andere attracties die kunnen worden bezocht in de streek.

Voor de lokatie van dergelijk centrum wordt het gebied ten oosten van het Fort Napoleon te Oostende voorgesteld. Dit gebied sluit aan bij de nieuw te bouwen jachthaven aan de Halve Maandijk (zie hoger), gelegen ten noordoosten van de havengeul van Oostende en bij het Vuurtorendok. Er dient te worden nagegaan in hoeverre het aangewezen is om bestaande gebouwen in deze zone aan te wenden om dit bezoekerscentrum uit te bouwen. Een bezoek aan dit centrum zou kunnen worden gekombineerd met een bezoek aan het Fort Napoleon. Het is dan ook erg belangrijk dat dit uniek monument wordt gerestaureerd.

Aangezien dergelijk bezoekerscentrum een functie heeft die de badstad overstijgt, is niet enkel de lokale verbinding belangrijk maar tevens de regionale ontsluiting. Deze is als goed in te schatten daar de tramlijn en de Koninklijke Baan in de nabijheid van dit gebied liggen (op 1 km afstand). De voltooiing van de ring rond Oostende zal in de toekomst ook bijdragen tot een betere regionale ontsluiting van dit gebied.

3. EEN ZEEVAARTMUSEUM

Door renovatie van de oude vismijn en omgeving van Zeebrugge kan een zeevaartmuseum uitgebouwd worden als toeristische elkweervoorziening. In dit museum zou het rijke maritieme verleden van Brugge aan bod kunnen komen en de haven van Zeebrugge als wereld-, vissers- en zeemachthaven kunnen worden voorgesteld.

De bereikbaarheid van deze lokatie met het openbaar vervoer, in het bijzonder met de kusttram, is uitstekend. Ook voor privé-wagens is de bereikbaarheid goed, mits de nodige parkeermogelijkheid in de omgeving kan worden voorzien.

4. Tenslotte wordt nog een andere lokatie voor een toeristische elkweervoorziening voorgesteld, namelijk te Nieuwpoort in het gebied van de Havengeulzone Zuid-West, aan de jachthaven van de "Kromme Hoek", in een op de Plankaart aangeduid gebied met specifieke potenties.

Voorwaarde hierbij is dat deze voorziening in een parkomgeving wordt uitgebouwd. Ook in het voorontwerp BPA nr. 3 "Havengeul" deel 2 wordt voor dit gebied naast jachthaven-versterkende activiteiten een rekreatieve functie voorzien. Het gebied ligt op het Gewestplan deels in parkzone, deels in een zone voor gemeenschapsvoorzieningen en deels in een zone voor ambachtelijke bedrijven. Binnen dit gebied wordt ook een hotel of een beperkte hotelzone voorgesteld (zie hotels).

De bereikbaarheid van dit gebied is heel hoog, aangezien de tramlijn en de Albert I-laan op een afstand van slechts 150 meter van dit gebied zijn gelegen.

Binnen het stedelijk weefsel van de onderscheiden badplaatsen kunnen - verschillend naar aard en niveau - andere elkweervoorzieningen tot ontwikkeling worden gebracht, mits adekwate aandacht voor onder meer hun verkeersgenererend karakter. Projekten kunnen zowel renovatie of uitbreiding van bestaande accommodatie als nieuwbouw betreffen. Een inventarisatie van bestaande potentiële accommodatie is nuttig hiertoe.

e) TOERISTISCHE REKREATIEPARKEN AAN DE KUST

Het betreft gebieden waar de toeristische uitrusting in hoofdzaak bestaat uit groenvoorzieningen met extensieve rekreatieve accommodatie (wandelpark, speelterrein voor kinderen, openluchtsportvoorziening, openluchttentoonstelling, natuurcentrum, archeologische site, ...), en met uitsluiting van verblijfsaccommodatie. Zij hebben daardoor een open ruimte vrijwarende nevenfunctie.

In de huidige gewestplannen worden vijf toeristische recreatieparken (TRP) voorzien :

- (a) zone te Adinkerke, aanleunend tegen de Oosthoekduinen van De Panne (circa 23 ha);
- (b) zone Oostende - Middelkerke (Raversijde) (circa 65 ha);
- (c) zone te Bredene, ten zuiden van de Koninklijke Baan (circa 15 ha);
- (d) zone te Blankenberge, ten oosten van de badplaats en ten zuiden van de Koninklijke Baan (circa 54 ha);
- (e) zone te Knokke-Heist, ten westen van de Natiënlaan (circa 100 ha).

Ze zijn ten opzichte van de naburige badplaatsen vrij geïsoleerd ingeplant, aan de buitenrand ervan of in het open gebied. Vanuit de visie van een duurzaam toerisme waarbij de open ruimten aan de Kust maximaal dienen behouden te blijven, is het aangewezen om deze TRP-zones enkel een functie toe te kennen waardoor de open ruimte blijvend kan worden gevrijwaard.

Het TRP Raversijde in Oostende-Middelkerke is in uitvoering. Dit park is in zijn huidige uitvoering (beperkt tot 40 ha) eerder van edukatief-kulturele aard en omvat volgende onderdelen. Naast het Memoriaal Prins Karel (de Vlaamse Zaal met tentoonstellingsruimte over het leven van Prins Karel en twee villa's waar ook een audio-visuele evokatie komt over de koninklijke familie en haar relatie met de badplaats Oostende en de Kust) wordt ook het Openluchtmuseum Atlantikwall uitgebouwd (een openluchtmuseum van militaire oorlogsarchitectuur met een onthaalcentrum, een wandelcircuit in de onderaardse gangen en bunkers in het duingebied en een vleermuizenreservaat). In het zuiden van het domein wordt een park gepland met een openbare groene zone voor informele vrijetijdsbesteding in open lucht, waarbij ook specifieke voorzieningen die de toeristische opnamecapaciteit niet sterk verhogen, zoals een openluchttentoonstelling of een natuurcentrum, kunnen worden geïntegreerd. Ook de archeologische site "Walraversijde" wordt best in het toeristisch recreatiepark geïntegreerd. Dit gebied is ook van ekologisch belang gezien zijn specifieke biotoop tussen de dijk en de polders met een uniek aanbod van fauna en flora. Op het Ontwerp van Groene Hoofdstructuur is dit gebied aangeduid als natuurontwikkelingsgebied. De uitvoering en financiering van dit project wordt volledig door de overheid geschraagd (Gewest, VCGT, Provincie en Stad).

Het Structuurplan ondersteunt deze bestemming als TRP, binnen de voorgestelde aflijning op de Plankaart.

De zone te Bredene is als park ingericht. Het Structuurplan behoudt deze bestemming als TRP, binnen de voorgestelde aflijning op de Plankaart.

De realisatie van de andere toeristische recreatieparken is momenteel nog niet aangevangen. De bestemming TRP in deze niet gerealiseerde TRP-zones bood tot nog toe een garantie voor het vrijwaren van deze open ruimten van bebouwing. Binnen de definitie van de bestemming zoals opgenomen in de gewestplannen (groenvoorziening met recreatieve accommodatie waarvan de ordening vooraf door de bevoegde overheid nader wordt bepaald) schuilt echter een reële bedreiging voor deze open ruimten, zowel door het toelaten van overdekte recreatieve infrastructuren als door het misverstand omtrent de inhoud van het begrip recreatieve accommodatie, waardoor ook ontwikkelingen van verblijfrecreatieve aard kunnen worden toegelaten. Vanwege de omvang van de investeringskosten van dergelijk toeristisch recreatiepark, lijkt het minder waarschijnlijk dat nog overheids- of privéfinanciering kan worden gevonden voor het ontwikkelen van deze resterende TRP-zones.

Voor de drie nog resterende TRP-zones op het gewestplan stelt het Structuurplan volgende bestemmingen voor :

1. TRP-ZONE TE ADINKERKE (23 HA)

Deze bestemming wordt niet behouden in het Structuurplan omwille van de natuurlijke eigenheid en het zeldzaam karakter van dit typisch duinenovergangsgebied. In het Ontwerp van Groene Hoofdstructuur ligt het gebied in een "natuurkerng gebied". In het Voorontwerp van Structuurplan krijgt dit gebied een bestemming als natuurkerng gebied/homogeen landelijk gebied (zie "Uitleg bij de Plankaart" en Plankaartlegende).

2. TRP-ZONE TE BLANKENBERGE (54 HA)

Deze open ruimte tussen de haven van Zeebrugge en de badplaats Blankenberge is een belangrijk structurerend element binnen het geheel van de kuststrook. Ze is bovendien van grote waarde als zeldzaam landschap met de typische opeenvolging "zee - strand - duinen - polders" die hier nog nagenoeg intact aanwezig is. Ook van ekologisch standpunt uit is dit gebied waardevol. Het TRP-gebied ligt immers nagenoeg volledig in een EG-vogelrichtlijngebied. Ook vallen belangrijke gedeelten onder "natuurontwikkelingsgebied" of "natuurverbindingsgebied" in het Ontwerp van Groene Hoofdstructuur.

Daarom stelt het Structuurplan voor om deze zone van toeristische ontwikkeling te vrijwaren door de TRP-bestemming op te geven. Het gebied is aangeduid deels als homogeen landelijk gebied, deels als homogeen landelijk gebied/natuurontwikkelingsgebied.

3. TRP-ZONE TE KNOKKE-HEIST (100 HA)

Deze open zone heeft duidelijke landschappelijke kwaliteiten. De waterplas De Cloedt en de landschappelijke verbinding door de Isabellavaart vormen de voornaamste kwalitatieve elementen ervan. Het is bovendien een structurerend open gebied waardoor de kernen van Knokke, Westkapelle en Duinbergen ruimtelijk worden gescheiden.

De ligging is aantrekkelijk voor het uitbouwen van een golfterrein als eerder passieve rekreatievorm (zie golfterreinen) waarbij de aanleg met de kwaliteit van dit gebied rekening houdt. Er wordt voorgesteld om de TRP-bestemming niet uit te sluiten, met als variatie de mogelijkheid voor het uitbouwen van een golfterrein.

Op de Plankaart is hiertoe een gebied afgebakend waarbinnen een toeristisch rekreatiepark aanvaardbaar is.

f) DE BINNENSTAD VAN BRUGGE

Het toerisme in Brugge steunt volledig op de aantrekkelijkheid van het oorspronkelijk toeristisch aanbod van zijn historische binnenstad. De zeer snelle groei van vooral het dagtoerisme heeft in Brugge negatieve ontwikkelingen met zich meegebracht. Deze negatieve gevolgen situeren zich in de verkeers- en parkeerproblemen in de binnenstad, in de feitelijke, maar ook psychologische overlast (vooral van dagjesmensen) in de binnenstad, in de forse stijging van verhuur- en verkoopprijzen van panden en in de eenzijdige ontwikkeling met zuiver toeristische oogmerken (kant, pralines, tea-rooms, hotels). Deze negatieve ontwikkelingen kunnen verdragende gevolgen meebrengen op de lange termijnontwikkeling van de stad.

De hiervoor (zie Beleidsvisie) geformuleerde deelvisie voor het stadstoerisme te Brugge (zie hoger) kan bijvoorbeeld door de volgende gemeentelijke beleidsopties worden gekoncretiseerd :

- Een duidelijke keuze maken voor een concentratie- of spreidingsmodel van het toerisme in de Brugse binnenstad. Om de sociale woonfunctie van de binnenstad te vrijwaren en te verhinderen dat sterke functies (toeristische voorzieningen) de zwakkere functies (wonen) zouden verdringen, is eerder een concentratiemodel te verdedigen. Bij dergelijk concentratiemodel is de toeristische ontwikkeling in de kernzone niet gericht op uitbreiding, maar op de verdere kwaliteitsverhoging van het aanwezige toeristisch aanbod.

- Het autoverkeer als gevolg van het dagtoerisme zoveel mogelijk buiten de stad houden. Dit houdt in dat voldoende en goed bereikbare randparkings worden aangelegd zodat het centrum wordt ontlast van autoverkeer. Het blijft aangewezen om via informatieverstoring te benadrukken dat Brugge goed bereikbaar is met het openbaar vervoer én gemakkelijk te voet (of per fiets) kan worden verkend.

- Het indijken van de toeristische druk op de woonwijken. Dit kan vooral langs het verkeer om worden bereikt door voor toeristen geen parkeerplaatsen in de betreffende woonwijken te voorzien (enkel residentieel parkeren).

g) HET ACHTERLAND VAN DE KUST

Ondergeschikt aan natuur en landbouw (zie Open ruimte) en wonen (zie Wonen) zijn ook toeristische rekreatieve voorzieningen in het Achterland van de Kust in beperkte mate mogelijk, gebaseerd op het eigene van deze plattelandsstreek.

Eenzijds kan het landelijk gebied in het Achterland van de Kust bijdragen tot de revitalisering van het kusttoerisme in aanvulling op de klassieke strandvakantie. Toeristische rekreatieve voorzieningen dienen de binding tussen kuststrook en platteland mogelijk te maken, maar zonder natuur en landschap te schaden : het Achterland dient een ruimtelijke tegenpool te blijven ten aanzien van de kuststrook waar het toerisme zich in gekoncentreerde vorm mag voordoen. Het uitdijen van het toerisme in de kuststrook naar de polders is dan ook volledig stop te zetten, en er is aandacht te geven aan een meer kwalitatieve visuele overgang tussen beide (bijvoorbeeld bij de lineaire badplaatsen te Middelkerke). In beginsel zijn grootschalige vormen van toeristische rekreatieve voorzieningen in het Achterland niet toegelaten. Verwijzend naar het stelsel van werk met werk maken zijn op twee plaatsen specifieke potenties aanwezig : waterplassen met rekreatieve potenties te Oudenburg (De Kluiten) en te Zuienkerke (Polderwind), met door Uitvoeringsplannen uit te werken randvoorwaarden voor de infrastructuur en beperkingen ten aanzien van verblijfsaccommodatie.

Anderzijds ondersteunt het Struktuurplan ook het rekreatief medegebruik in het Achterland van de Kust, als autonome landschapsgerichte vorm van toerisme. De gegevens van het landschap fungeren in principe als toeristische rekreatieve voorziening. Het rekreatief medegebruik is ondergeschikt aan het hoofdgebruik landbouw of natuur in het landelijk gebied (zie Open ruimte).

Dit kan bijvoorbeeld door de volgende opties.

- Het beperken van de toeristische activiteiten tot vormen van rekreatief medegebruik zoals wandelen, fietsen en paardrijden en pleziervaart. Autoroutes kunnen slechts binnen de randvoorwaarden van het draagvlak en in eerste instantie objectgericht op attractiepunten worden ontwikkeld, en niet landschapskadergericht.
- Het weren van storende, niet-aangepaste bebouwing en het ontwikkelen van kwalitatieve landschapselementen.
- Het uitwerken van de kleinschalige infrastrukturen als wandelpaden, fietspaden, ruiterspaden, picknickplaatsen en aanlegsteigers voor pleziervaart.

h) GOLFTERREINEN

Golfterreinen zijn infrastrukturen die niet verdichtend werken, maar ze vergen wel een belangrijke ruimte-inname (standaardoppervlakte circa 60 ha). Het tegemoetkomen aan de toegenomen vraag naar nieuwe golfterreinen kan evenwel de opwaardering en de differentiatie van het toerisme in de Kustzone bevorderen.

Het Struktuurplan ondersteunt de ontwikkeling van een beperkt aantal nieuwe golfterreinen op voorwaarde dat zij een duurzame maatschappelijke meerwaarde voor de Kustzone creëren en dit binnen ruimtelijke randvoorwaarden.

Deze maatschappelijke meerwaarde kan slechts ten volle worden gerealiseerd wanneer hun beheersvorm en hun gebruiksvoorwaarden gericht zijn op de verblijftoerist en de lokale bevolking. De formule van een openbaar golfterrein verdient hierbij de voorkeur, maar ook andere (semi-openbare) exploitatievormen zijn denkbaar.

Het Structuurplan stelt volgende randvoorwaarden inzake lokalisatie van nieuwe golfterreinen in de Kustzone.

1. Golfterreinen moeten worden gesitueerd binnen een stedelijke invloedssfeer, als onderdelen van een ruimere groenstructuur. Zij kunnen niet zonder enig verband in het landelijk gebied worden uitgebouwd.
2. Golfterreinen moeten bij voorkeur worden geïntegreerd in of bij bestaande of nieuwe voorzieningen voor (openlucht)-recreatie en sportbeoefening.
3. Inzake natuurwaarden moet worden uitgegaan van de stelling dat de rijkdom van het natuurlijk milieu niet mag worden vervangen door kunstmatige aanleg (ook al kan die wel landschappelijk interessant zijn).
4. Vanuit landbouwstandpunt moeten bij voorkeur gronden worden ingenomen die een geringe produktiewaarde bezitten.

Naast de bestaande golfinfrastructuur zijn op de Plankaart de volgende inplantingsmogelijkheden voor nieuwe golfterreinen opgenomen, via Uitvoeringsplannen te konkretiseren.

Op de Plankaart zijn "gebieden met specifieke potenties" aangeduid met golf als voorgestelde ontwikkelingsmogelijkheid (namelijk tussen Veurne en het militair vliegveld van Koksijde en op beperkte wijze aan de spuikom te Bredene).

In de volgende gebieden, op de Plankaart als overlappende zones afgelijnd, is eveneens een golfterrein aanvaardbaar :

1. In het grensgebied Koksijde-Veurne-De Panne, tussen de wegen Veurne-Koksijde en Veurne-De Panne, op gronden met een agrarische bestemming, palend aan het complex Ten Bogaerde, als scheidende zone tussen de badplaatsen en Veurne en als groene buffer voor het bedrijventerrein Veurne II.
2. In de Lenspolder ten westen van Nieuwpoort, als mogelijke scheidende groenstructuur tussen de stad en het complex van verblijfrecreatie te Oostduinkerke en Nieuwpoort.
3. Op de rechteroever van de IJzermonding, beiderzijds van de Koninklijke Baan tussen Nieuwpoort en Lombardsijde, als mogelijke groene overgang tussen de IJzermonding (gebied met natuurwaarden) en de woonkernen Lombardsijde en Westende.

4. Als begeleidende groenstructuur aan de zuidzijde van de Oostendse agglomeratie, langs de A10.
5. Als mogelijke groene buffer aan de oostzijde van het havengebied van Zeebrugge, langs de Afleidingskanalen.
6. Als mogelijke groene buffer aan de zuidzijde van het havengebied van Zeebrugge.
7. Tussen Duinbergen, Knokke en Westkapelle, als mogelijke geleedende groenstructuur.
8. Tussen Knokke en Westkapelle, eveneens als mogelijke geleedende groenstructuur.

Het is niet de optie dat elk van deze gebieden in de planperiode als golfterrein wordt uitgebouwd, wel dat de mogelijkheid wordt geboden om tegemoet te kunnen komen aan de legitiem te achten vraag. De uitbouw van een drietal bijkomende golfterreinen kan als eerste benadering binnen de planperiode worden gehanteerd. In relatie tot het versterken van de identiteit van de bestaande kustbadplaatsen is een volkomen gelijkmatige spreiding van golfinfrastructuur over de West-, Midden- en Oostkust niet a priori noodzakelijk.

i) KONGRESINFRASTRUKTUUR

De term kongresinfrastructuur moet naar gebruik toe ruim worden geïnterpreteerd en worden gezien als een multifunktionele ruimte, waar naast kongressen en seminars ook tentoonstellingen en kulturele manifestaties kunnen worden gehouden. In deze betekenis zijn deze ruimten een speciale vorm van toeristische rekreatieve voorzieningen.

Op dit ogenblik is er in de Kustzone slechts een beperkt aanbod van multifunktionele ruimten die kunnen worden gebruikt voor kongressen, tentoonstellingen en kulturele voorstellingen. Er kan onder meer worden verwezen naar de mogelijkheden ter zake in de vier kustcasino's, een polyvalente hal in Oostende, een kongrescentrum in Brugge en een kleinschalig aanbod in een aantal hotels in de Kustzone.

Nochtans is de aanwezigheid van een moderne kongresinfrastructuur belangrijk vanuit het oogpunt van een beter gebruik van de toeristische verblijfakkommodatie doorheen het jaar. De meeste kongressen en bijeenkomsten vinden immers buiten het hoogseizoen plaats. Bovendien is er een sterk positief afgeleid effect op het imago en de aantrekkingskracht van de vestigingsplaats.

De ontwikkeling van een nieuw kongrescentrum in de Kustzone wordt door het Struktuurplan ondersteund, mits aan de volgende randvoorwaarden wordt voldaan :

1. Het kongrescentrum moet niet (echt) grootschalig zijn. Kongressen en bijeenkomsten van 1.000 personen en meer komen slechts zelden voor. Zelfs bij internationale kongressen zouden in drie vierden van de gevallen minder dan 500 deelnemers aanwezig zijn. De noodzakelijke capaciteit kan dan ook op 500 personen in stoelopstelling en 250 personen in tafelopstelling worden vastgelegd.
2. Het is van belang dat de nieuwe kongresinfrastructuur een voldoende multifunktioneel karakter heeft, modulair bruikbaar is en ruimte omvat voor tentoonstellingen. Op vandaag worden heel wat kongressen immers aangevuld met tentoonstellingen rond het kongresonderwerp.
3. Bij de inplanting van het kongrescentrum dient vooral gelet op de bereikbaarheid ervan en de toeristische attractiviteit van de omgeving. Bovendien moet er in de omgeving een voldoende hotelaanbod zijn en moet de gemeentelijke of stedelijke structuur gemakkelijk de inpassing van een kongrescentrum toelaten.
4. Te prefereren lokaties zijn deze die rechtstreeks met de trein te bereiken zijn. In dit geval zijn de mogelijkheden voor het reduceren van het autogebruik het grootst. Indien dergelijke plaatsen niet kunnen worden gevonden, zijn lokaties die een goede ontsluiting hebben voor het autoverkeer naar het binnenland toe eveneens aanvaardbaar. Met een goede ontsluiting wordt bedoeld dat deze ontsluiting bijna rechtstreeks kan gebeuren op het autowegennet, met weinig hinder voor de omgeving van de lokatie. Plaatsen die niet aan deze voorwaarden beantwoorden zijn af te raden als inplantingsplaats voor kongresinfrastructuur omdat ze het autogebruik in de Kustzone alleen maar doen toenemen.
5. Tenslotte moeten bij de beoordeling van de lokatie voor een kongrescentrum ook de aanspraken van andere sectoren, zoals natuurlijk milieu, open ruimte enz. in rekening worden gebracht.

Rekening houdend met al deze elementen komen in de Kustzone enkel Brugge en Oostende in aanmerking voor de vestiging van een dergelijk centrum. Het behoort niet tot het niveau van het Struktuurplan Kustzone om mogelijke vestigingsplaatsen binnen de genoemde steden af te bakenen. Op de Plankaart zijn dan ook geen potentiële lokaties voor kongrescentra aangeduid.

j) ANDERE TOERISTISCHE VOORZIENINGEN

Tenslotte zijn er grootschalige specifieke toeristische voorzieningen die eerder op dagrecreatie dan op verblijftoerisme afgestemd zijn.

Vanuit de visie voor een verbetering van het kusttoerisme op duurzame wijze ondersteunt het Structuurplan enkel een kwalitatieve, beperkte ontwikkeling van deze toeristische voorzieningen in de Kustzone, binnen strikte en specifieke voorwaarden van ruimtelijke draagkracht van de omgeving en van beheersing van de automobilititeit. Deze voorwaarden zijn door gemeentelijke Uitvoeringsplannen nader te bepalen.

Hiertoe behoort onder meer het attractiepark. Een attractiepark is een meestal kunstmatig aangelegd complex met een grote verscheidenheid aan op ontspanning en persoonlijke beleving gerichte attracties. Het is gedurende een aaneengesloten periode van tenminste enkele maanden het object van toeristisch bezoek op grote schaal.

Het Structuurplan Kustzone bakent deze attractieparken concreet af wanneer zij buiten woonkernen, in de open ruimte gesitueerd zijn (Melipark Adinkerke). Het Boudewijnpark te Brugge is zonder expliciete aflijning op de Plankaart in de afgelijnde woonkern mee opgenomen.

Ook de hippodroom te Oostende behoort tot de onderhavige specifieke toeristische voorzieningen en is op de Plankaart als plaatselijk element voorgesteld. Het betreft volwaardige sportinfrastructuur voor paardenrennen, met de nodige parkeer- en zitakkommodaties voor toeschouwers.

Kwalitatieve integratie in de woonkern alsook goede plaatselijke ontsluiting en regionale bereikbaarheid zijn randvoorwaarden voor de verdere ontwikkeling ervan.

2) DE TOERISTISCHE VERBLIJFAKKOMMODATIE

De voorstellen van het Structuurplan Kustzone voor de ruimtelijke ontwikkeling van de belangrijkste toeristische logiesvormen aan de Kust, te Brugge en in het Achterland van de Kust, worden hierna achtereenvolgens toegelicht. Op de Plankaart zijn toeristische zones aangeduid voor gegroepeerde vormen van toeristische verblijfsaccommodatie : kampeerterreinen, weekendverblijfparken en rekreatieve vakantie dorpen. Andere toeristische verblijfsaccommodatie, namelijk hotels, individuele vakantie woningen (huurvakantiewoningen zowel als tweede verblijven), sociale vakantiecentra en toeristische verblijfsaccommodatie in het landelijk gebied zijn in beginsel niet in deze zonering begrepen.

a) DE HOTELS IN DE KUSTGEMEENTEN EN TE BRUGGE

Het hotelaanbod in de kustgemeenten en te Brugge situeert zich binnen de afgelijnde woonkernen op de Plankaart. De woonkwaliteit (in brede zin) voor de permanente bewoning (zie onder Wonen) is dan ook in de eerste plaats determinerend voor de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van de hotelsektor.

Het hotelaanbod in de kustgemeenten heeft grotendeels nog een familiaal karakter en vertoont sedert decennia een dalende trend; een verdere daling ligt in de lijn van de verwachtingen. In alle kustbadplaatsen worden hotels in toenemende mate verdrongen door appartementsbouw, gericht op de vraag naar individuele vakantiewoningen. Niettegenstaande dit dalend verloop zijn hotels nog steeds een belangrijk onderdeel van het toeristisch kustprodukt.

Voor de aktuele groeimarkten van tweede vakanties en vooral van korte vakanties is een kwalitatiever hotelaanbod aan de kust nodig. Voor deze nieuwere vakantievormen wordt immers in sterke mate een beroep gedaan op de hotellerie. Ook seminars worden meer en meer in hotels gehouden.

Hotels zijn ook veel dynamischer en aktiever in het promoveren van activiteiten buiten het seizoen, zoals het opzetten van speciale formules rond bepaalde thema's als gastronomische weekends, gezondheidsweekends of speciale evenementen.

Ook demografische tendensen pleiten voor het behoud van een levenskrachtige hotellerie. Oudere personen opteren immers relatief meer voor de Belgische Kust als bestemming van hun vakantie met een verblijf in een hotel. De vergrijzing van de bevolking heeft dus kwasi automatisch een grotere belangstelling voor de hotels aan de Kust tot gevolg.

Daartegenover kent Brugge een snel stijgend hotelaanbod, met een degelijk comfort-niveau. De hotelsektor verdringt er de binnenstedelijke woonfunctie.

Het Struktuurplan ondersteunt de opwaardering van het hotel als logiesvorm in de kustgemeenten, noodzakelijk voor de revitalizatie van de badsteden aan de Belgische Kust. Dit vereist het verhogen van het comfort van deze logiesvorm en het stimuleren van nieuwe hotelontwikkeling in de kustgemeenten, ondersteund door een meer seizoensgespreid hoteltoerisme. De problematiek te Brugge is op gemeentelijk niveau bij te sturen, en wordt hier niet verder behandeld.

Meer specifiek dient de hotelopwaardering vooral te gebeuren in de meer verstedelijkte badsteden, vooral Oostende en Blankenberge. Deze opwaardering zal immers eerder sla-
gen in dergelijke badsteden, aangezien hun meer autonoom stedelijk karakter ervoor
zorgt dat ook buiten het hoogseizoen een zekere levendigheid aanwezig blijft. Nieuwe
hoteluitbatingen zullen zich pas aan de Kust vestigen indien zij een rendabele bezettings-
graad kunnen halen over heel het jaar.

Sommige gebieden, grenzend aan verstedelijkte kernen en in aanmerking komend voor
nieuwe toeristisch attractieve ontwikkelingen, zijn ook voor nieuwe hotelontwikkelingen
in overweging te nemen (zie verder).

Voor de bescherming en opwaardering van het aanwezige hotelbestand in de kustge-
meenten worden volgende uitvoeringsmaatregelen voorgesteld :

1. Het afbakenen van hotelbeschermingszones, waarbinnen het niet toegelaten is om een
bestaand hotelpand om te bouwen tot een appartementsgebouw, of waarbij op zijn minst
deze funktieverandering voorwaardelijk en vergunningsplichtig wordt gemaakt. Dergelijk
beleid kan worden toegepast voor de verstedelijkte badsteden, en vooral in de stad Oost-
ende, waar de hotels nogal sterk gekoncentreerd voorkomen. Als hotelbeschermingszone
zou bijvoorbeeld het gebied kunnen worden afgelijnd dat wordt begrensd door de Albert I
Promenade, de Visserskaai, de Vindictivelaan en de Leopold II-laan. Deze zone beslaat
een oppervlakte van ongeveer 46 ha.
2. Een afgewogen beperking van het aantal bouwlagen voor bepaalde bouwpromotioneel
interessante zones van de badsteden, zal tot een geringere druk op de aanwezige hotel-
panden in deze zones leiden. Zo kan het opnieuw interessanter worden om dergelijke
panden te renoveren en te behouden als hotel, waar het anders rendabeler is deze hotels
om te bouwen tot appartementsgebouwen.
3. Het Vlaams Kommissariaat-Generaal voor Toerisme (VCGT) ondersteunt hotelrenova-
ties door middel van een premie. Het is aan te bevelen om dit premiesysteem binnen het
Vlaamse Gewest gedifferentieerd naar regio toe te passen zodat bijvoorbeeld hotels in
kustgemeenten prioritair of voor een groter bedrag zouden kunnen worden betoelaagd.
Bij een te beperkte omvang van de premie, tegenover de doorgaans grote investeringsbe-
dragen nodig voor de renovatie van hotels, zal dit premiebeleid slechts een beperkt effect
kunnen sorteren.

Voor het stimuleren van nieuwe hotelontwikkelingen in de kustgemeenten worden volgende Uitvoeringsmaatregelen voorgesteld :

1. Aangezien de stijging van de grondprijzen een belangrijke rol speelt in het verdringingsproces van hotels aan de Kust, wordt voorgesteld dat de gemeenten hotelzones afbakenen, strategisch gekozen en van kleine omvang, waarbinnen de hotelfunctie als een deel van het bouwprogramma wordt opgelegd en na realisering niet mag worden gewijzigd. Bovendien zou enkel de echte hotelfunctie en niet het zogenaamde "aparthotel" in aanmerking komen. Dit betekent natuurlijk niet dat hotels in andere geëigende gebieden niet meer kunnen worden opgetrokken.

In de hiernavolgende gebieden kunnen aldus hotelzones van beperkte omvang worden afgebakend. De gebiedsvoorstellen zijn indicatief en dus niet als "harde aflijningen" op te vatten.

Binnen het op de Plankaart afgelijnde gebied met specifieke potenties, gelegen te Nieuwpoort aan de jachthaven "Kromme Hoek", zou een hotelzone van kleine omvang kunnen worden bepaald, in relatie met de jachthaven en met een mogelijks te ontwikkelen toeristische elkweervoorziening binnen hetzelfde gebied.

Ook in de directe omgeving van de Halve Maandijk te Oostende kan een hotelzone worden afgebakend in relatie tot het jachthavenproject op die plaats (zie hoger), binnen de zonering die op de Plankaart voor jachthaven met bijhorende activiteiten aangeduid is, en zonder het aanliggend duingebied daardoor aan te tasten.

In de als gebied met specifieke potenties afgelijnde zone omheen de "Put De Cloedt", in de stationsomgeving van Knokke, kan ook een hotelzone worden afgebakend. De aansluiting op een mogelijks te ontwikkelen golfterrein of toeristisch recreatiepark en de ligging aan de waterplas kunnen van het gebied een aantrekkelijke lokatie maken voor hotels.

2. Een tolerantie voor nieuwbouwhotels op het toegelaten aantal bouwlagen, in bepaalde promotioneel interessante zones van de badsteden, kan nieuwe hotelinvesteringen binnen deze zone stimuleren.

3. Het Vlaams Kommissariaat-Generaal voor Toerisme (VCGT) ondersteunt ook nieuwe hotelontwikkelingen door middel van een premie. Het is aan te bevelen (kwalitatieve) projecten in de kustgemeenten prioritair of voor een groter bedrag te betoelagen ten opzichte van andere regio's. Bij beperkte omvang van de premie tegenover de (zeer grote) investeringsbedragen, nodig voor het bouwen van een hotel, zal ook dit premiebeleid slechts een beperkte invloed kunnen uitoefenen.

b) DE INDIVIDUELE VAKANTIEWONINGEN IN DE KUSTGEMEENTEN

Individuele vakantiewoningen zijn woningen (duurzame verblijven) in partikulier eigendom en niet deel uitmakend van grotere, georganizeerde gehelen (zoals openluchtrecreatieve verblijven, vakantiecentra en vakantiedorpen). Zij kunnen worden ingedeeld in huurvakantiewoningen en (echte) tweede woningen. Huurvakantiewoningen zijn woningen die voor ten minste twee maand per jaar te huur worden aangeboden met een toeristisch oogmerk; zij worden gekenmerkt door een relatief hoge huurwisseling. Tweede woningen zijn woningen die voor minder dan twee maand per jaar en meestal helemaal niet te huur worden aangeboden.

Momenteel zijn er ongeveer 60.000 individuele vakantiewoningen in de kustgemeenten, die globaal beschouwd voor circa 50 % als huurvakantiewoning en voor circa 50 % als tweede woning worden gebruikt. Het totaal aantal woongelegenheden in de Kustgemeenten omvat circa 150.000 woningen en is dus voor een groot deel samengesteld uit individuele vakantiewoningen. De sterkste groei van individuele vakantiewoningen vond plaats sinds de tweede helft van de jaren zestig.

In 6 van de 9 kustgemeenten is het aandeel van de individuele vakantiewoningen de helft of meer van het totale aantal woongelegenheden (tot 64 % in Middelkerke). Het aandeel van de tweede woningen in het totale aantal woningen bereikt nagenoeg een derde of meer in Middelkerke, Knokke-Heist, De Panne en Koksijde.

De huurvakantiewoningen worden intensiever gebruikt - zij het wel niet permanent - dan tweede woningen, en zijn vanuit een streven naar een efficiënter gebruik van de schaarser wordende ruimte eerder te aanvaarden dan de echte tweede woningen. Er is evenwel een ontwikkeling aan de gang waarbij de individuele vakantiewoningen meer en meer als tweede woningen worden aangewend dan als huurvakantiewoningen.

Vanuit het oogpunt van de vragers blijven de actuele vestigingsdesiderata voor individuele vakantiewoningen : de kustlijn (resterende mogelijkheden op de zeedijk, op de overgebleven kustduinstroken en ook in tweede lijn achter de reeds bebouwde zeedijk) en de meer publieke, levendige delen van de badplaatsen, met een zekere vakantiesfeer (grote straatassen in verbinding met de zeedijk, maar ook bouwblokken in de badplaatsen nabij het strand). Verkavelingen aan de randen van badplaatsen, dicht bij de kustlijn of bij de badplaatskern, kunnen (vanuit het oogpunt van de vragers) individuele vakantiewoningen opnemen. Meer specifieke omgevingsfactoren zoals zicht op zee, een mooie omgeving en de bereikbaarheid vanuit het binnenland spelen een belangrijke rol bij de keuze.

Het meest voorkomende architectonische type van individuele vakantiewoning is het appartementsgebouw, met appartementen en/of studio's als (soms sterk ondergedimensioneerde) woonvormen van uiteenlopende verblijfskwaliteit. Circa 84 % van de tweede woningen aan de Kust behoren tot dit type. Talrijke individuele vakantiewoningen zijn te situeren in de oudere villaverkavelingen, als vakantievilla's, soms twee aan twee gekoppeld. De realisatie van dergelijke villaverkavelingen is door de sterke stijging van de grondprijs en plaatselijk ook door stedenbouwkundig beleid vandaag tamelijk zeldzaam geworden; soms worden de villa's inwendig verbouwd tot enkele (meestal benepen) vakantiewoningen.

Deze sterke grondprijsontwikkeling heeft aanleiding gegeven tot het ontstaan van een nieuw type individuele vakantiewoning : de "appartementvilla", waarbij meerdere wooneenheden in een relatief omvangrijke, villa-achtige konstruktie zijn ondergebracht.

Deze ruimtelijke ontwikkeling van individuele vakantiewoningen aan de Kust brengt toenemende negatieve gevolgen met zich mee :

1. De druk op de duinen en nu ook polders achter de duinengordel neemt voortdurend toe door de ruimtelijke groei van individuele vakantiewoningen.
2. De huisvesting van lokale kustbewoners en andere toeristische verblijfsvormen zoals hotels worden verdrongen uit de toeristische zones van de badplaatsen door de hoge prijzen van gronden en gebouwen.
3. In de oudere, meer verstedelijkte badplaatsen (zoals Oostende, Blankenberge) komt er plaatselijk een relatief hogere leegstand voor ten gevolge van speculatie, gericht op de bouw van individuele vakantiewoningen.
4. In de zones waar individuele vakantiewoningen veel voorkomen vermindert de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid tijdens het hoogseizoen, door een sterke inname van de openbare ruimte door auto's. Er heerst een te grote verkeersdruk in het aan de verticale verdichting onaangepast stedenbouwkundig patroon van boulevards, straten en pleinen. Het beheer en onderhoud van deze openbare ruimte betekent dan ook een verzwaarde belasting voor de plaatselijke besturen.
5. Er is een toenemend verlies van sfeer en gezelligheid in de openbare ruimte van de badplaatsen, door een overwicht van garagepoorten, asfalt en/of geparkeerde auto's. Aanvullend creëert dit een minder aantrekkelijke sfeer buiten het hoogseizoen met een opvallende leegstand bij individuele vakantiewoningen. Plaatselijk heeft hoogbouw geleid tot problemen van windstromingen en sterke schaduwvorming.

6. Er is een toenemend structureel tekort aan wooncomfort door de bouw van individuele vakantiewoningen die bouwspekulatief, met geringe inrichtingskwaliteiten en ondergedimensioneerd worden gekoncipteerd.

Voor een duurzame ontwikkeling van het kusttoerisme is het noodzakelijk dat eventueel verdere ontwikkeling van individuele vakantiewoningen en vooral de tweede verblijven naar hoeveelheid en naar ruimtebeslag wordt ingepast in het toerisme van het aanbod, dat begrensd is door de draagkracht van de ruimte. Bij hun sanering en verdere evolutie moet nadrukkelijk een duurzame verblijfskwalitatieve woonvorm worden nagestreefd.

Individuele vakantiewoningen in de kustgemeenten zijn te situeren binnen de afgelijnde woonkernen op de Plankaart. De woonkwaliteit (in brede zin) voor de permanente bewoning (zie onder Wonen) is dan ook in de eerste plaats determinerend voor hun ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden.

Het Structuurplan neemt de volgende planopties in relatie tot individuele vakantiewoningen in de kustgemeenten.

1. Het vrijwaren van de afgebakende open ruimte van nieuwe individuele vakantiewoningen.

2. Het richten van de woningbouw naar de behoeften van de permanente bewoning. De uitvoering van deze planoptie vereist maatregelen (bijvoorbeeld van fiscale aard) die ook buiten het domein liggen van de ruimtelijke planning.

Het Structuurplan ondersteunt hiertoe de volgende maatregelen, via Uitvoeringsplannen te konkretiseren.

1. Nieuwe appartementsbouw voor individuele vakantiewoningen op de Zeedijk is te beperken tot een verantwoorde invulbouw, plaatselijk en in relatie tot de omgeving te beoordelen : hoogbouw kan, maar niet overal langs het zeefront; dit is per gemeente te bekijken.

Appartementsbouw in zee, zoals gedacht bij de ontwikkeling van een nieuwe jachthaven te Knokke-Heist, wordt afgewezen om volgende redenen :

- de globale visie van het Structuurplan Kustzone onderschrijft uitdrukkelijk een sterke herwaardering van de open ruimte. De zee als hemisferische waterplas is bij ons een vertrouwd gegeven. Deze karakteristiek is fundamenteel anders dan bijvoorbeeld bij lagune-achtige zeeoevergebieden;

- een nieuwe alleenstaande uitbreiding van het vakantiewoningenareaal in zee betekent een precedent voor toekomstige, analoge ontwikkelingen voor de kustlijn;
- de inplanting van nieuwe appartementen in zee, in de onmiddellijke nabijheid van de voorhaven van Zeebrugge, roept zelf ook vragen op betreffende de onderlinge "verzoenbaarheid" van beide bestemmingen;
- hoe dan ook zal het zee-panorama dat de huidige appartementen langs de zeedijk hebben, gereduceerd en onderbroken worden door dergelijke appartementsbouw. Voor de appartementen die dicht bij de oostelijke strekdam van de voorhaven liggen, zal hierbij de visuele hinder door haveninfrastructuur niet verminderen (aangezien zoneringsvoorwaarden de huisvesting in zee slechts op zekere afstand van de strekdam toelaten);
- een volwaardige koppeling van deze immobiliënontwikkeling met het vasteland vraagt een belangrijke uitbreiding en aanpassing van het openbaar domein, in het bijzonder de zeedijkpromenade. Dit zal een blijvende en door de ligging aan zee wellicht niet onbelangrijke toename van onderhoudskosten voor de betrokken besturen met zich mee brengen;
- een (bouwtechnisch) onderhoudsprobleem zal zich mettertijd, zeker voor appartementsbouw in de Noordzee, nadrukkelijker stellen : frekwenter en groter gevel- en dakonderhoud, schrijnwerkonderhoud, problemen van betonkorrosie en dergelijke. Behalve de hieruit voortvloeiende last voor de bewoner zelf bestaat dus ook een risico van visueel verval "in conspectu omnium".

2. Het gebruik van woningen als tweede verblijf ten opzichte van de permanente bewoning ontmoedigen door een gedifferentieerd parkeerbeleid te voeren, ten gunste van de laatste groep. De effectiviteit hiervan moet nader onderzocht en op gemeentelijk niveau worden uitgewerkt.

3. Het bouwen van tweede woningen kan tot een zeker niveau worden bemoeilijkt door een weloverwogen stedenbouwkundige selectie van woongebieden binnen de woonkernen van de kustgemeenten (niet te dicht bij de zee, geen typische "vakantie-omgeving") en door bouwtypologische voorschriften (koppelwoningen, minimale oppervlakte, villabouw en dergelijke). Dit is evenwel op gemeentelijk niveau te konkretiseren.

4. Specifieke stedenbouwkundige voorschriften ontwikkelen voor nieuwbouw van individuele vakantiewoningen waarbij een minimale verblijfskwaliteit wordt geëist (in verband met kameroppervlaktes, natuurlijke verluchting en verlichting en dergelijke). Het opdelen van villa's en het optrekken van appartementvilla's in zones die enkel voor villabouw zijn voorbehouden, moet worden aan banden gelegd. Meer algemeen is een strenger beleid ter zake noodzakelijk.

5. Individuele vakantiewoningen alleen toelaten als het projekt een duurzame meerwaarde aanbrengt en wanneer de plaatselijke kontekst dit toelaat; het bouwprogramma is te bepalen binnen de ruimtelijke draagkracht van de omgeving (omgevingshinder, verkeersleefbaarheid, woonklimaat, ...).

Als voorbeeld heeft het gebied op de zuidelijke rand van de jachthaven Novus Portus in Nieuwpoort beperkte mogelijkheden voor het bouwen van nieuwe individuele vakantiewoningen, aansluitend bij de uitbouw van jachthavenversterkende activiteiten. De uitwerking hiervan kan op gemeentelijk niveau gebeuren. Een relatief kompakte bebouwing is hier aangewezen.

6. De verticale verdichting in de badsteden moet sterk worden afgeremd door een gedifferentieerde stedenbouwkundige behandeling van de niet-zeefront-gebieden, met beperking van het aantal bouwlagen. De konkretisering hiervan is op gemeentelijk niveau te regelen. Door het gedifferentieerd beperken van de bouwlagen kan ook de prijs van gronden en panden in toom worden gehouden.

c) DE KAMPEERTERREINEN EN WEEKENDVERBLIJFPARKEN

Kampeerterreinen zijn terreinen waarop standplaatsen voorzien zijn voor mobiele verblijven (tent, caravan, mobilhome, kampeerauto en dergelijke) en voor vaste verblijven niet ontworpen om als permanente woning te dienen (chalet, bungalow, huisje, paviljoen en dergelijke).

De wetgeving legt specifieke eisen op in verband met verhouding tussen beide verblijfsvormen, de densiteit ervan, de inplanting op het terrein en de uitbatingswijze van het kampeerterein.

Voor de exploitatie van een kampeerterein is een vergunning vereist, volgens de wet op het kamperen van 30 april 1970 en bijhorende Koninklijke Besluiten, welke evenwel wordt vervangen door het dekreet van 3 maart 1993 houdende het statuut van de terreinen voor openluchtrecreatieve bedrijven. Een uitvoeringsbesluit van dit dekreet - waarvan het voorontwerp momenteel in opmaak is - zal nieuwe exploitatievoorwaarden bepalen volgens een vastgestelde typologie van terreinen (kampeerterein, kampeerverblijfpark), in onderhavige tekst vervat onder de naam "kampeerterein".

Een kampeerterrein wordt vergund in het kader van de wet op de stedenbouw. De geëigende zones zijn zones bestemd voor verblijfsrecreatie volgens het gewestplan of Gemeentelijke Plannen van Aanleg. Uitzonderlijk kunnen zij, mits voorwaarden van goede ruimtelijke ordening, in woongebieden worden aanvaard.

Deze kampeerterreinen zijn in de praktijk, in afwijking van de bedoeling van de wetgeving, vooral gericht op het aanbieden van tweede verblijven in vaste konstrukties zoals stacaravans, bungalows, chalets en andere. Enkele kampeerterreinen (onder andere te Brugge), zijn meer georiënteerd op toeristische standplaatsen (dit is voor toeristen op doorreis).

Weekendverblijfparken zijn verkavelingen bestaande uit percelen bestemd voor de plaatsing van weekendverblijven. Deze verblijven zijn mobiele verblijven zoals caravan, woonaanhangwagen of ander soortgelijk verblijf, of vaste verblijven zoals chalet, bungalow, huisje of paviljoen. Het weekendverblijfpark moet bovendien tot stand komen via verkoop van percelen of door verhuring van percelen voor een periode van minstens negen jaar, of ook door vestiging van een opstalrecht of erfpacht.

Een weekendverblijfpark wordt vergund in het kader van de wet op de stedenbouw. De geëigende zones zijn zones bestemd voor verblijfsrecreatie volgens het gewestplan of gemeentelijke Plannen van Aanleg. Uitzonderlijk kunnen zij in woongebieden worden aanvaard op voorwaarde dat zij harmoniëren met de omgeving.

Er doet zich de laatste jaren een verschuiving voor tussen beide vormen van gegroepeerde verblijfsaccommodatie ten gunste van weekendverblijfparken. De periode van de explosieve groei van de vraag naar vaste verblijven lijkt evenwel voorbij en de vraag naar mobiele verblijven (toeristische standplaatsen) is dalend, tenzij in topperiodes in de zomer, waarvoor veelal bijkomende, niet vergunde "kampeerweiden" worden ingenomen. Ook worden verblijven in toenemende mate voor permanente bewoning gebruikt, al zijn de terreinen daartoe noch bestemd, noch uitgerust. Hun inrichting laat integendeel dikwijls veel te wensen over.

De uitgesproken horizontale uitbouw van deze vormen van logiesaccommodatie creëert een sterke druk op het natuurlijk recreatief apparaat, in het bijzonder de duinen en de polders aansluitend op de duinen. De meeste terreinen zijn storend voor het landschap of niet-geïntegreerd in hun omgeving.

Op een totaal van circa 700 ha terreinen in de Kustzone liggen er circa 68 ha of ongeveer 10 % in de duinen, waarvan 36 ha niet vergund en 32 ha wel vergund zijn. Circa 6 ha niet in de duinen gelegen terreinen bezitten eveneens negatieve kenmerken qua ligging (in agrarisch gebied, in natuurgebieden volgens het Ontwerp van Groene Hoofdstructuur).

Vanuit de beleidsvisie ter versterking en herstel van de open ruimten tussen en rond de badplaatsen, in het bijzonder in waardevolle natuurgebieden zoals de duinen, leidt het Structuurplan Kustzone tot een sterkere bundeling van deze verblijfsaccommodatie, door verblijfsaccommodatie met negatieve kenmerken inzake ligging op korte tot middellange termijn te verwijderen.

Het Structuurplan ondersteunt de volgende maatregelen.

1. Het prioritair en op korte termijn (bijvoorbeeld 1 jaar) verwijderen van niet vergunde terreinen gelegen in de duinen (circa 36 ha).
2. De opheffing van vergunde terreinen gelegen in de duinen (circa 32 ha) op basis van de ongeschikte ligging, na een duidelijk gestelde overgangsperiode (bijvoorbeeld 3 jaar).
3. Het opheffen van (circa 6 ha) terreinen in een agrarisch gebied of natuurontwikkelingsgebied, na een overgangsperiode (bijvoorbeeld 5 jaar).

De afbakening van bestaande niet in het woongebied gelegen terreinen is in het Structuurplan in die zin gereduceerd. In enkele gevallen werd, waar vanuit de randvoorwaarden van ruimtelijke draagkracht dit nog mogelijk bleek, aanvullende ruimte voorzien. Dit is vooral het geval in het westelijk deel van het op het gewestplan als TRP-zone aangeduide gebied te Middelkerke. Dit gebied dat in totaal ongeveer 30 ha beslaat, is voor een groot deel reeds ingenomen door kampeerterreinen.

Interne sanering van bestaande te behouden terreinen en hogere kwaliteitseisen voor nieuwe inrichtingen moeten de verblijfskwaliteit van deze logiesaccommodatie verhogen. De belangrijkste criteria hiervoor zijn de densiteit van de terreinen (aantal standplaatsen of percelen per hectare), de interne structuur, de aansluitingswijze op het openbaar domein en de landschappelijke en architecturale integratie in de omgeving. Vanuit maatschappelijke overwegingen moet ook een voldoende aanbod van toeristische standplaatsen worden gegarandeerd.

Op de Plankaart van het Structuurplan Kustzone is gegroepeerde verblijfakkommodatie, waaronder kampeerterreinen en weekendverblijfparken, als gespecificeerde toeristische zone afgelijnd.

Binnen deze zones zou omschakeling van de ene naar de andere verblijfsvorm aan voorwaarden van goede ruimtelijke ordening moeten worden onderworpen (nabijheid van kustbadplaatsen, invloed op natuur, landschap en milieu, omkeerbaarheid en draagkracht van de omgeving).

d) SOCIALE VAKANTIECENTRA

Een vakantiecentrum is een groepering van vaste verblijven onder de vorm van kamers, studio's, appartementen en/of bungalows, die als een integraal geheel wordt beheerd. Sociale vakantiecentra zijn vakantiecentra die opgericht zijn door verenigingen erkend als instellingen voor sociaal toerisme.

In het verleden werd heel wat geïnvesteerd in de uitbouw van centra voor sociaal toerisme aan de Kust omwille van hun sociale doelstelling. Het drempelverlagend effect van deze voorzieningen heeft in het verleden de vakantie aan zee toegankelijk gemaakt voor velen. Dank zij overheidssteun werd dan ook een waardevol patrimonium uitgebouwd.

Aan de Kust zijn ruim 20 vakantiecentra uitgebouwd door verenigingen die erkend zijn als instellingen voor sociaal toerisme. De huidige problematiek van deze centra ligt vooral in het feit dat de sociale functie ervan regressief is en de vraag zich steeds meer ontwikkelt in de richting van individualisering en het verzekeren van privacy. Veel sociale vakantiecentra dateren van de periode vlak na de tweede wereldoorlog, waardoor hun infrastructuur aan renovatie en hun logiesaanbod aan modernisering toe is.

Het Structuurplan stelt dat het niet aangewezen is om het sociaal toerisme in de Kustzone nog verder uit te bouwen met nieuwe eenheden.

Op de Plankaart van het Structuurplan Kustzone is het bestaand aanbod van sociale vakantiecentra niet aangeduid. De bestaande sociale vakantiecentra kunnen worden opgewaardeerd en aangepast aan de huidige toeristische vraag binnen voorwaarden van goede ruimtelijke ordening (draagkracht van de omgeving, gegenereerde mobiliteit en andere).

e) REKREATIEVE VAKANTIEDORPEN

Recreatieve vakantie dorpen zijn als een architecturaal-stedebouwkundig geheel gekoncipeerde complexen van vaste verblijven onder de vorm van bungalows of vakantiehuisjes én met uitgebreide sport- en recreatieve voorzieningen, in het bijzonder elkweervoorzieningen. Zij spelen via hun ruimtelijke conceptie (meestal alleenstaande verblijven) en door de aard van de aangeboden voorzieningen in op tendenzen van individualisering en privacy en zijn gericht op de groei markt van korte vakanties zowel tijdens als buiten het seizoen. Ze diversifiëren de cliënteel van de streek waar ze gevestigd zijn.

Aan de Belgische Kust zijn twee vakantie dorpen van dit type aanwezig. Ze zijn gekenmerkt door hun aanbod aan recreatieve elkweervoorzieningen waarbij vooral het subtropisch watercentrum de grote trekker is. De watercentra staan ook open voor personen die niet in het vakantie dorp overnachten. Deze vakantie dorpen beslaan echter grote ruimten van circa 40 ha, deels in de duinen en deels in de polders, waar zij een sterke belasting op de ruimtelijke draagkracht van hun omgeving ontwikkelen. De integratie in het landschap laat te wensen over en de architecturale kwaliteit van de gebouwen is aan een uiteenlopende appreciatie onderhevig.

Hoewel deze vorm van verblijf goed aanslaat bij het grote publiek en een zekere differentiatie aanbrengt, laat het Structuurplan binnen de Kustzone geen ontwikkeling toe van nieuwe recreatieve vakantie dorpen omwille van hun groot ruimtebeslag.

Op de Plankaart van het Structuurplan Kustzone is gegroepeerde verblijfakkommodatie, waaronder recreatieve vakantie dorpen, als gespecificeerde toeristische zone afgeleid. De bestaande recreatieve vakantie dorpen kunnen zich binnen deze afgeleide toeristische zones op de Plankaart onder voorwaarden van goede ruimtelijke ordening uitbouwen (beperkte draagkracht van de omgeving, kwalitatieve architecturale en landschappelijke integratie, gegenereerde mobiliteit aangepast aan de bereikbaarheid, geen negatieve invloed op natuur, landschap en milieu).

f) TOERISTISCHE VERBLIJFAKKOMMODATIE IN HET LANDELIJK GEBIED

Het verblijftoerisme in het landelijk gebied, of het plattelandstoerisme, omvat de volgende vormen van toeristische verblijfsaccommodatie: hoevetoerisme (verblijf binnen de gebouwen van een actief land- of tuinbouwbedrijf), kamers met ontbijt bij de lokale bewoner, kleine familiale hotellerie, individuele huurvakantiewoningen, tweede verblijven en kampeerterreinen.

Ter ondersteuning van het rekreatief medegebruik in het Achterland van de Kust (zie hoger) laat het Structuurplan Kustzone in het landelijk gebied enkel logiesaccommodaties toe die het streekeigene respektoren, met bijzondere aandacht voor de open ruimte.

Binnen de visie van een landschapsgericht toerisme is hoevetoerisme mogelijk in het landelijk gebied.

Kamers met ontbijt bij de lokale bewoner, kleine familiale hotellerie en individuele huurvakantiewoningen en tweede verblijven worden onder de volgende voorwaarden toegelaten in en nabij de kleine dorpen en gehuchten en nabij (afgeijnde en niet afgeijnde) woonkernen :

- in bestaande (bij aanvang van de planperiode) woongebouwen;
- mits er een normaal aanbod van nutsvoorzieningen aanwezig is;
- zonder uitbreidingsmogelijkheid;
- onder strenge voorwaarden wat betreft de integratie in de omgeving en het respektoren van het patrimonium;
- zonder belemmering te vormen voor de land- en tuinbouw.

Tweede verblijven kunnen ook toegelaten worden in de woonverblijven van verlaten hofsteden gelegen in landelijke gebieden L3 en L4 (zie Uitleg bij de Plankaart) onder de volgende voorwaarden :

- mits er een normaal aanbod van nutsvoorzieningen aanwezig is;
- zonder uitbreidingsmogelijkheid;
- onder strenge voorwaarden wat betreft de integratie in de omgeving en het respektoren van het patrimonium;
- zonder belemmering te vormen voor de land- en tuinbouw.

Het kamperen op de boerderij is binnen de visie van een landschapsgericht toerisme niet toegelaten, gelet op de mogelijke wildgroei en visuele pollutie die hieruit kan voortvloeien.

Weekendverblijfparken en nieuwe kampeerterreinen zijn binnen de visie van een landschapsgericht toerisme niet toegelaten in het landelijk gebied van de Kustzone. De reeds bestaande (kleine) kampeerterreinen kunnen er blijven onder strikte randvoorwaarden ten aanzien van het landschap (bijvoorbeeld mits het aanbrengen van adekwate en passende groeninkleding) en zonder belemmering te vormen voor de omgeving en voor de land- en tuinbouw.

E. VERKEER

De konkrete voorstellen zijn - zoals reeds vermeld - het gevolg van zowel (legitiem geachte) behoeften vanuit overwegingen van verkeerstechnische aard en van verkeersleefbaarheid, als van economische ontwikkelingen met toerisme als belangrijke faktor.

Uitdrukkelijk verwijzend naar de hoger geformuleerde beleidsvisie en doelstellingenformulering, zijn de voorstellen als volgt.

1) WEGEN

- Uitbouw van de autosnelweg A18

De autosnelweg A18, die thans in gebruik is tussen Jabbeke en Veurne, dient voltooid in de richting van de Franse grens; hier is aansluiting op de Franse "Rocade Littorale" naar Calais (Kanaaltunnel).

Vanaf het knooppunt A10/A18 te Jabbeke dient de A18 in oostelijke richting uitgebouwd tot aan de (tot autosnelweg om te vormen) expresweg Antwerpen-Knokke ter hoogte van Westkapelle. Deze expresweg maakt de binding met (onder meer) de Antwerpse haven en met de geplande vaste oeververbinding onder/over de Westerschelde ter hoogte van Terneuzen.

Het (nog in detail uit te werken) tracé voor de verbinding Jabbeke-Westkapelle is gekozen rekening houdend met gegevens inzake landbouw, natuur en landschap.

Aldus uitgebouwd, zal de A18 een lijn vormen die parallel aan de Kust verloopt en die wordt gevoed door de (tot autosnelweg om te vormen) expresweg Antwerpen-Knokke, de A10 Brussel-Oostende en de Franse A25 Rijsel-Duinkerke.

- Aansluiting van de haven van Zeebrugge op het autosnelwegennet

De haven van Zeebrugge krijgt aansluiting op het autosnelwegennet via twee wegen die loodrecht staan op de verlengde (zie hoger) A18 :

- de "oostelijke havenrandweg", in uitvoering op de oostelijke rand van het havengebied;
- het huidige noordelijk gedeelte van de expresweg Loppem-Zeebrugge, met name het gedeelte Herdersbrug-Lissewege-Zeebrugge. Op deze sectie zijn nodig :
 - . een tunnel in de doortocht van Lissewege;
 - . een westelijke omleiding om de transportzone te Zeebrugge. Door de aanleg van deze omleiding ontstaat aldaar een scheiding tussen goederenverkeer (havenverkeer) en personenwagenverkeer.

- Aansluiting van de haven van Oostende op het autosnelwegennet

De aansluiting van de haven van Oostende is te verbeteren door de voltooiing van de ring om Oostende (R31) meer bepaald van de sectie tussen De Bolle en de Kennedy-rotonde op de terminus van de A10. Hierdoor wordt de haven rechtstreeks aangesloten op de A10 en kan het stadscentrum worden ontlast van het havenverkeer. Deze verbinding maakt deel uit van het renovatieplan voor de Oostendse haven (zie verder).

- Aansluiting van Torhout op de A17

Voormelde voorstellen kaderen duidelijk in het beleid tot integratie in het internationaal wegennet. In dit verband is ook de voltooiing van de aansluiting van Torhout op de A17 te voorzien. Het betreft de verdere aanleg van de ring om Torhout (R34).

- Aansluiting van de badplaatsen op de A18

In het eerste voorstel is gekozen voor de uitbouw van de A18 over heel de Kust. Algemeen dient gesteld dat de Kustzone ten noorden van de (verlengde) A18 globaal te beschouwen is als een agglomeratie waar men moet aanvaarden dat de verkeersafwikkeling volgens een verstedelijkt patroon verloopt. De badplaatsen moeten op voldoende wijze aansluiting hebben op de A18. Dit impliceert :

- de aansluiting van De Panne door aanleg van een op- en afrit te Adinkerke;

- de verbetering van de aansluiting van Middelkerke door de aanleg van een westelijke omleiding te Slijpe;
- de verbetering van de aansluiting van Oostende door de aanpassing van de weg Torhout-Oostende ten noorden van de A18;
- de verbetering van de aansluiting van Oostende en Bredene door voltooiing van de ring R31 om Oostende (tussen Kennedy-rotonde en De Bolle - zie ook onder "aansluiting van de haven van Oostende").

- Funktieverlaging van de Koninklijke Baan

De Koninklijke Baan wordt thans in die mate gebruikt voor doorgaand verkeer (naast lokaal verkeer) dat dit oorzaak is van verminderde verkeersleefbaarheid. De uitbouw van de A18 over de hele Kust laat toe maatregelen te treffen om de Koninklijke Baan te ontdoen van het doorgaand verkeer.

Er kan onder meer worden verwezen naar het Ruimtelijk Beleidsplan Vlaanderen waar wordt gepleit om "over te gaan, waar nodig, tot een verlaging van de verkeersfunctie van de rijkswegen die nog slechts van lokaal belang zijn doordat bijvoorbeeld de aanleg van het autosnelwegennet hun regionale functie heeft overgenomen (21). Ook in de Beleidsbrief "Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen" wordt gesteld : "Er wordt groot belang gehecht aan de herinrichting van de "oude" routes, parallel aan de autosnelwegen ..." (22) en wordt de hele Koninklijke Baan uitdrukkelijk vermeld als her in te richten weg. In haar advies op het plan heeft de Provincie West-Vlaanderen onder meer gesteld : "Prioriteiten zijn : ... de omvorming van de "kustweg" (Koninklijke Baan) tot lokale weg" (23).

De funktieverlaging van de Koninklijke Baan kan worden gerealiseerd door op welbepaalde plaatsen het aantal rijstroken te herleiden tot 2x1. De aldus vrijgekomen ruimte kan plaatselijk worden gebruikt als parkeerterrein of kan evolueren tot duinengebied ("verduining"). Bij de funktieverlaging dient het tram- en fietsverkeer te worden verzekerd. De resultaten van dergelijke ingreep zullen uitwijzen of een plaatselijk opheffen van de Koninklijke Baan wenselijk en verantwoord kan zijn.

(21) AROL, "Ruimtelijk Beleidsplan Vlaanderen", Brussel, 1985, blz. 2.9.

(22) SAUWENS J., "Beleidsbrief Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen", Brussel, 1991, blz. 16.

(23) SAUWENS J., "Beleidsbrief Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen", Brussel, 1991, blz. 388.

De konkrete uitwerking van de funktieverlaging door de wegbeheerder (Vlaamse Gewest) kan stapsgewijze gebeuren, afhankelijk van de plaatselijke toestand.

- Uitbouw van een "kamstructuur"

De eerder geformuleerde voorstellen inzake de uitbouw van de A18, de aansluiting van de badplaatsen op de A18 en de funktieverlaging van de Koninklijke Baan geven vorm aan een "kamstructuur" waarvan de tanden worden gevormd door de verbindingen naar de badplaatsen.

De hele structuur wordt vanuit het binnenland gevoed door de (tot autosnelweg om te bouwen) expresweg Antwerpen-Knokke, de autosnelweg A10 Brussel-Oostende en de Noordfranse autosnelweg A25 Rijsel-Duinkerke.

De destijds geplande verlenging van de A19 Ieper-Veurne waarvan het tracé onder meer de IJzerbroeken (EG-Vogelrichtlijngebied en Ramsargebied ter bescherming van de vogels, bovendien ook behorend tot een Ekologisch Impulsgebied van de Vlaamse Overheid) doorsnijdt, is in dit schema niet opgenomen. Opname ervan zou overigens strijdig zijn met de beleidsvisie dat geen grootschalige verkeersinfrastructuur kan worden aangelegd met de bedoeling nog meer toeristen naar de Kust te brengen en dat het gebruik van het openbaar vervoer dient bevorderd.

Na voltooiing van de A18 tot de Franse grens (en de aansluiting op de "Rocade Littorale" naar Duinkerke) ontstaat voor de Westkust een vlote verbinding voor het toeristisch verkeer komend uit de richting Rijsel-Armentières. Uit de gewijzigde verkeersstroom zal blijken of, en in welke mate aanpassingen nodig zijn. Een vlotter verloop kan overigens ook nog worden bekomen door eerder beperkte aanpassingen op de relatie Ieper (A19)-Poperinge-Callicannes-Steenvoorde (A25) en door voltooiing van de expresweg Geluwe (A19)-Komen-Armentières (A25). Een uiteindelijke beslissing ter zake situeert zich op het niveau van het Vlaamse Gewest.

- Randparkeerterreinen

Mede om de aantrekkelijkheid van de Kust te verhogen is het aangewezen de badplaatsen auto-arm en plaatselijk zelfs autovrij te maken. Dit veronderstelt een aanbod van **vervangende** parkeergelegenheid, in beginsel aan de rand van de badplaatsen. Deze (eerder grootschalige) randparkeergelegenheden moeten normaliter via vlot openbaar vervoer in verbinding staan met de centra van de badplaatsen. De gebruiker moet via eenduidige signalizatie naar deze parkeergelegenheden worden geleid.

In het concept van de kamstructuur worden de randparkeerterreinen gezien langs de tanden van de kam en aan de randen van de bebouwingsconcentraties. Omwille van haalbaarheidsoverwegingen zal wellicht een stapsgewijze benadering dienen gevolgd waarbij op korte termijn terreinen tot stand komen die niet geheel voldoen aan de kenmerken van "parkeren aan de rand". Op lange termijn kunnen zij eventueel worden afgebouwd en worden vervangen door randparkeerterreinen in de echte betekenis van het woord.

Op de Plankaart zijn slechts enkele voorstellen ingetekend met "gekende ligging" (Adinkerke, Zeebrugge, Knokke). In de meeste gevallen werd de aanduiding "zonder gekende ligging" gebruikt. De intekening op een bepaalde plaats verwijst in deze gevallen enkel naar een eerder ruime omgeving waarbinnen een lokatie dient gezocht. Zo kan volgens deze werkwijze bijvoorbeeld het terrein te Nieuwpoort worden gerealiseerd zowel nabij Groenendijk als nabij Nieuwpoort-stad. Zo ook sluit de aanduiding nabij de Kennedy-rotonde te Oostende niet uit dat het terrein bijvoorbeeld op de rand van het havengebied tot stand zou komen. Een en ander dient zijn beslag te krijgen via gedetailleerd onderzoek op stedelijk niveau.

De intekening van toeristische randparkeerterreinen nabij de badplaatsen betekent niet dat er geen behoefte zou zijn aan parkeerinfrastructuur op louter stedelijk niveau meer bepaald in bepaalde badplaatsen en in Brugge. Voor Brugge is een ligging op strategisch gekozen plaatsen in de onmiddellijke omgeving van de expresweg Loppem-Zeebrugge aangewezen.

Aangezien het de bedoeling is de badplaatsen (en de Kust in het algemeen) leefbaarder te maken, mogen de randparkeerterreinen slechts vervangende parkeergelegenheid aanbieden. Dit betekent dat in de badplaatsen parkeervrije zones worden aangeduid en dat straatparkeerplaatsen worden voorbehouden voor de lokale bevolking (en voor de bereikbaarheid van winkels) en eventueel voor verblijftoeristen.

Ook de prijs voor het parkeren is onderdeel van het parkeerbeleid. De prijs voor het gebruik van een randparking (na-transport inbegrepen) dient lager te zijn dan deze voor het gebruik (door dagtoeristen) van nog beschikbaar gebleven parkeerplaatsen op openbaar domein. Anderzijds kan men de prijs voor het randparkeren voldoende hoog leggen zodat autoverkeer wordt ontmoedigd en gebruik van het openbaar vervoer wordt gestimuleerd.

Het parkeerbeleid dient over de hele Kust (of deel ervan, indien randparkeren gefazeerd wordt uitgevoerd) een gemeenschappelijk karakter te hebben. Essentieel in het beleid zal eveneens de sensibilisering zijn van de potentiële gebruiker.

- Lokatiebeleid

Bedrijven en voorzieningen met een bepaald "mobiliteitsprofiel" dienen zoveel mogelijk gekoppeld aan een lokatie met een geschikt "bereikbaarheidsprofiel". Op dergelijk lokatiebeleid werd ingegaan onder het punt "Nijverheid en diensten".

2) SPOORWEGEN

- Elektrifikatie en modernisering van de lijn Adinkerke-Deinze

In de "Overeenkomst Tienjaren-investeringsplan NMBS 1991-2000" is de elektrifikatie en modernisering van de lijn Adinkerke-Deinze opgenomen. De voltooiing is verwacht tegen midden 1996.

Een volwaardige realisatie van dit project houdt onder meer in : het plaatsen van een tweede spoor op het traject Adinkerke-Veurne (-Diksmuide).

- Herwaardering Adinkerke-Duinkerke

Nog in verband met de lijn Adinkerke-Deinze is te wijzen op het feit dat in de nabije toekomst SST-treinen (supersnelle treinen) tot in het Noordfranse Duinkerke zullen komen. In deze optiek is na te gaan of de lijn Duinkerke-Adinkerke kan worden geherwaardeerd en het volwaardig verlengde worden van Adinkerke-Deinze.

Mits aanpassing van de lijn Calais-Duinkerke zou deze herwaardering ook leiden tot een kortere verbinding van de Westvlaamse havens met de Kanaaltunnel. In een ruimer perspectief zou aldus ook een goederenverbinding Kanaaltunnel-Duinkerke-Veurne-Gent-Antwerpen-Ruhrgebied ... tot stand komen (verlenging van de zogenaamde IJzeren Rijn tot aan de Kanaaltunnel). Deze stelling wordt ook verdedigd in de "Beleidsbrief Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen (24) en in het "Verdiepingsrapport" van het Structuurplan Vlaanderen" (25).

(24) SAUWENS J., "Beleidsbrief Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen", Brussel, 1991, blz. 24.

(25) "Verdiepingsrapport Structuurplan Vlaanderen", Brussel, 1993, blz. 53.

- Verlenging van de kusttram tot Adinkerke

Ter bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer is een directe aansluiting te voorzien tussen trein en kusttram aan de Westkust (reeds aanwezig aan Midden- en Oostkust). Dit dient te gebeuren via het verlengen van de kusttram tot bij het spoorwegstation te Adinkerke (waar overigens ook een randparkeerterrein kan worden gerealiseerd - zie hoger). De uitvoering van de verlenging wordt thans voorbereid en zal, naar verwacht wordt, voltooid zijn midden 1995.

- Versterking van de relatie Zeebrugge-Gent

Rekening houdend met de ontwikkeling van de haven van Zeebrugge, met de noodzaak het goederenverkeer per spoor te stimuleren en met de dreigende overbezetting op de relatie Zeebrugge-Gent, is te voorzien in bijkomende faciliteiten. Op korte termijn wordt gedacht aan het aanleggen van een derde spoor tussen Dudzele en Brugge en van een derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent. Op lange termijn wordt gedacht aan een vierde spoor tussen Dudzele en Brugge.

Er dient de mogelijkheid opengehouden om op de oever van het te realiseren kanaal Zeebrugge-Merendree (zie hierna) een spoorlijn aan te leggen ten dienste van de relatie Zeebrugge-Gent.

- Aansluiting op SST te Rijsel

Niet op infrastruktureel vlak maar wel op het vlak van de exploitatie ligt de problematiek van de aansluiting op het SST-knooppunt te Rijsel. In het belang van het grootste deel van de provincie ligt het voor de hand te pleiten voor een rechtstreekse en snelle treinbediening op de relatie Oostende-Brugge-Roeselare-Kortrijk-Rijsel en voor goede aansluiting op de SST aldaar. Dit standpunt werd reeds geformuleerd in de Beleidsbrief Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen (26).

(26) SAUWENS J., "Beleidsbrief Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen", Brussel, 1991, blz. 173.

3) WATERWEGEN

- Ontsluiting Zeebrugge

Een moderne waterwegontsluiting van Zeebrugge kan tot stand komen via de aanpassing van het Afleidingskanaal van de Leie (Schipdonkkanaal) tussen Zeebrugge en Merendree. De aanpassing biedt overigens ook een afdoende oplossing voor problemen inzake waterbeheersing in de streek Gent-Brugge.

De optie Zeebrugge-Merendree is ingetekend op het Structuurplan. De keuze van het gabariet situeert zich op het Vlaamse niveau evenzeer als de eventuele optie om het kanaal niet te realiseren op de relatie Zeebrugge-Maldegem-Merendree maar op de relatie Zeebrugge-Maldegem-kanaal van Gent naar Terneuzen. Beide alternatieven situeren zich binnen West-Vlaanderen op hetzelfde tracé.

Het is aangewezen de mogelijkheden van estuaire vaart te onderzoeken. Hierbij vaart men met speciaal daartoe (om-)gebouwde en gekeurde binnenschepen langs de kustlijn en in het estuarium van de Westerschelde naar het binnenland.

Een en ander heeft voor gevolg dat op het kanaal Gent-Brugge nog slechts lokale aanpassingen te verantwoorden zijn.

4) ZEEHAVENS

- Uitbouw van de haven van Zeebrugge

De haven van Zeebrugge dient uitgebouwd in zeewaartse en in landwaartse richting. In zeewaartse richting gaat het vooral om de bouw van container- en ro/ro-dokken in de westelijke voorhaven. In landwaartse richting gaat het om de voltooiing van het zuidelijk insteeddok en de verbreding van het Boudewijnkanaal, dit alles gesitueerd binnen de voorzieningen van het gewestplan.

Meer dan de interne uitbouw is, inzake ruimtelijke ordening, de aansluiting van de Zeebrugse haven op de verkeersinfrastructuur van belang : autosnelwegen, spoorwegen en waterwegen (zie hoger).

- Renovatie van de haven van Oostende

Door de bevoegde overheid is geopteerd voor de uitvoering van het "Masterplan ter renovatie van de haven van Oostende". Dit plan laat toe de haven aan te passen in functie van de moderne zeevaart en goederenbehandeling en houdt in :

- aanpassing van de voorhaven, met onder meer het graven van een jachthaven;
- bouw van een nieuwe zeesluis tussen haven en kanaal Brugge-Oostende;
- herstructurering van de handelshaven met dempen van de huidige (bouwvallige) Demeysluis, het Vlotdok en het Houtdok;
- realisatie van de wegverbinding tussen de Kennedy-rotonde (terminus van de A10) en De Bolle (zie hoger).

5) LUCHTHAVEN

- Zone voor luchthavengebonden activiteiten

Het bedrijventerrein "ten behoeve van luchthavengebonden bedrijven en ter ondersteuning van het economisch belang van de luchthaven" dat op het Gewestplan is ingetekend ten zuidoosten van de luchthaven, dient gerealiseerd en verruimd. Hierop is ingegaan bij de behandeling van "Nijverheid en diensten".

De realisatie van de in het gewestplan in getekende zone was reeds opgenomen in het beleid van de Vlaamse Overheid (27).

6) LEIDINGEN EN LUCHTLIJNEN

In deze materie zijn geen concrete voorstellen geformuleerd in het Structuurplan. Een en ander situeert zich op een niveau dat dit van de Kustzone en van West-Vlaanderen overstijgt.

Wel zij hier verwezen naar de hoger besproken beleidsvisie en doelstellingenformulering ter zake.

(27) SAUWENS J., "Beleidsbrief Regionale Luchthavens Vlaanderen - Aanzet tot een Vlaams luchtvaartbeleid", Brussel, 1990, blz. 57.

F. NUTSVOORZIENINGEN

1) ELEKTRICITEITSPRODUKTIE

In het Struktuurplan Kustzone wordt de bouw van een gasgestookte elektriciteitscentrale in de achterhaven van Zeebrugge of op het bedrijventerrein Herdersbrug te Brugge in principe niet afgewezen. Een precieze inplantingsplaats is op het Struktuurplan niet ingetekend.

Wel is in de nabijheid een "gebied met specifieke potenties" aangeduid. De bedoeling is aldaar de mogelijkheid te creëren voor het realiseren van projecten waarbij de afvalwarmte van de centrale wordt benut; het gaat hierbij zeer uitdrukkelijk om projecten in de primaire sektor zoals visteelt, tuinbouw onder glas, ...

2) DRINKWATERVOORZIENING

Op het Struktuurplan zijn de zeven bestaande winningen aangeduid; het zijn allemaal grondwaterwinningen, waarvan vijf in de duinen : De Panne (2), Koksijde (1), Bredene (1) en Knokke-Heist (1).

Verdere exploitatie van bestaande winningen in de duinen dient uiterst omzichtig te gebeuren en dient op termijn afgebouwd, tenzij **ekologisch verantwoorde** verduurzamende maatregelen worden genomen zoals injectie (geen infiltratie) van voldoende voorbehandeld water.

Het is niet te verantwoorden nog nieuwe waterwinningen te realiseren in de duinen. Hetzelfde geldt voor andere nieuwe winningen die een negatieve invloed zouden hebben op nabijgelegen duinen.

Op het Struktuurplan Kustzone zijn de beschermingszones rond de grondwaterwinningen, zoals voorzien door het Besluit van de Vlaamse Regering (27 maart 1985), niet ingetekend; zij zijn overigens nog maar voor één winning via Ministerieel Besluit bekrachtigd.

3) BEHANDELING VAN AFVALWATER

Op het Struktuurplan Kustzone zijn de grote rioolwaterzuiveringsinstallaties (ten minste 10.000 inwoner-ekwivalent) symbolisch ingetekend indien zij zich situeren in de open ruimte. De overige installaties zijn gebouwd op bedrijventerreinen (Brugge, Oostende, Veurne).

Op korte termijn zijn in de Kustzone geen bijkomende grootschalige installaties gepland. Dit is wel het geval net buiten de Kustzone; deze infrastructuur zal dan ook (onder meer) ten goede komen van delen van de Kustzone.

4) VERWERKING VAN VASTE AFVAL

De volgens het Afvalstoffenplan 1991-95 te behouden **verbrandingsovens** zijn gesitueerd op bedrijventerreinen en zijn dan ook niet expliciet aangeduid op de Plankaart. Er worden thans geen bijkomende installaties voorzien in de Kustzone.

Stortplaatsen categorie 1 (voor industrieel afval) komen in de Kustzone niet voor en worden ook niet voorzien.

Stortplaatsen categorie 2 (voor huishoudelijk afval) komen evenmin voor in de Kustzone, wel zijn er volgende mogelijkheden :

- afwerken van de voormalige stortplaats te Middelkerke (niet expliciet ingetekend, opgenomen in de open ruimte);
- afwerken van de voormalige gipsstortplaats te Oostende (niet expliciet ingetekend, opgenomen in bedrijventerrein); evenwel niet te gebruiken voor storten van huisvuil maar voor hiermee gelijkgestelde afval.

Er doen zich belangrijke mogelijkheden voor net buiten de Kustzone (Egem en Meulebeke).

Stortplaatsen categorie 3 (voor inerte afvalstoffen) komen wel voor in de Kustzone; zij zijn niet expliciet ingetekend op de Plankaart. Aan de Westkust is er behoefte aan bijkomende capaciteit. Hiervoor kan een (nog te graven) zandwinningsput te Adinkerke, meer bepaald ten zuiden van de geplande A18, in aanmerking komen. Deze ontginningsmogelijkheid is aldaar voorzien in functie van de voltooiing van de A18.

Een bijzonder probleem stelt zich rond het storten van **baggerspecie** en van **ruimingsspecie**. Hiervoor zijn in de Kustzone thans nog vergunde mogelijkheden te Nieuwpoort (in spaarbekken op de IJzer) en te Oostende (langs kanaal Brugge-Oostende). Zij zijn evenwel enkel dienstig voor de panden van waterlopen in de omgeving (tot maximaal 25 km afstand). Voor andere panden die doorgaans gelegen zijn in gebieden met landschap- en/of natuurwaarden is het vinden van geschikte plaatsen voor de realisatie van een stortplaats bijzonder moeilijk of zelfs onmogelijk.

Een oplossing kan worden gevonden in het realiseren van ontwateringsbekkens in de nabijheid van de waterlopen. In die bekkens (die in principe een blijvend karakter hebben) kan de specie worden ingebracht en ontwaterd. Na inklinking kan zij worden afgevoerd voor hergebruik (indien niet verontreinigd) of naar een stortplaats van categorie 1, 2 of 3 (in functie van de verontreinigingsgraad); aldus komt er ruimte vrij voor nieuwe specie. Het komt er dus op aan langs de voornaamste waterlopen op geregelde afstand geschikte plaatsen te vinden voor dergelijke ontwateringsbekkens. Binnen de Kustzone stelt de problematiek zich vooral langs het kanaal Brugge-Sluis en langs de bovenloop van de IJzer (vanaf de Franse grens tot aan Fintele). De lokalizatie van dergelijke bekkens dient voorwerp te zijn van nader onderzoek.

Voor de definitieve berging van (verontreinigde) ingeklonken specie worden te Kortemark (buiten de Kustzone) de mogelijkheden onderzocht om aldaar een centrale stortplaats uit te bouwen in een verlaten kleigroeve.

Kenmerkend voor de Kustzone is de problematiek van **scheepsafval**. Het "Internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen" stelt dat de schepen (tenzij in bepaalde omstandigheden) geen olie of oliehoudende mengsels in zee mogen lozen. Dit veronderstelt dat zeehavens beschikken over de nodige infrastructuur om deze afvalstoffen op te nemen. Het is dan ook dringend dat, zeker in Zeebrugge, dergelijke infrastructuur, liefst aangevuld met een installatie voor de behandeling van de betrokken afvalstoffen, wordt gerealiseerd. Een installatie te Zeebrugge zou overigens ook de afvalstoffen van de andere kusthavens (Oostende, Nieuwpoort en Blankenberge) kunnen behandelen.

Op het Struktuurplan is voor dergelijke installatie niet uitdrukkelijk een lokatie ingetekend; zij dient een plaats te vinden binnen het betrokken havengebied.

5) ONTGINNINGEN

Ontginningsgebieden zijn als zodanig slechts aangeduid voor zover ze ten minste 10 ha groot zijn. Ook in bepaalde "gebieden met specifieke potenties" is ontginning een mogelijke activiteit (De Kluiten te Oudenburg, Polderwind te Zuierenkerke en kanaaleiland te Beernem).

Bepaalde gebieden van ten minste 10 ha die op het Gewestplan als ontginningsgebied aangeduid zijn maar niet op het Struktuurplan Kustzone, kunnen deze bestemming niet behouden. Deze reductie heeft te maken met het reeds beëindigd zijn van bepaalde winningen, of met het wegvallen van steenbakkerijen, de verminderde zandbehoefte voor de wegenbouw, het feit dat thans ook zeezand wordt gebruikt en aspiraties van andere sectoren.

Werden behouden op het Struktuurplan (ten minste 10 ha) :

- Adinkerke : ten noorden van het tracé van de A18.
Nabestemming : natuurontwikkelingsgebied.
- Adinkerke : ten zuiden van het tracé van de A18, gereduceerd ten aanzien van het Gewestplan.
Nabestemming : landelijk gebied (eventueel na opvulling met inerte materialen).
- Snaaskerke : ten noorden van het kanaal naar Nieuwpoort.
Nabestemming : landelijk gebied, bij voorkeur te ontginnen na de ontginning te Oostende.
- Oostende : langs de A10 gereduceerd ten aanzien van het Gewestplan.
Nabestemming : landelijk gebied en eventueel golfterrein, bij voorkeur te ontginnen vóór de ontginning te Snaaskerke.
- Oudenburg : langs de A18 (De Kluiten), opgenomen in "gebied met specifieke potenties".
- Zuierenkerke : omgeving Polderwind, opgenomen in "gebied met specifieke potenties".
- Brugge en Sijsele : Maleveld.
Nabestemming : landelijk gebied.
- Lapscheure : langs Damse vaart en expresweg.
Nabestemming : natuurkerngebied.
- Beernem : kanaaleiland, opgenomen in "gebied met specifieke potenties".
- Adinkerke : De Drie Vijvers, afwerking van ontginning aanvaardbaar in functie van een toeristisch-recreatieve nabestemming indien deze laatste wordt gerealiseerd door de overheid. Is niet voorzien in het Gewestplan, wel in BPA.

Werden in het Structuurplan Kustzone niet behouden (ten minste 10 ha) :

- het gebied te Ettelgem en drie gebieden te Knokke (ten westen van de Natiënlaan, Oud Fort Sint-Donaas en langs Graaf Jansdijk) : omwille van onbewezen behoeften en omwille van belangen van land- en tuinbouw en/of van natuurlijk milieu;
- de gebieden te Nieuwpoort (bij spaarbekken), Oudenburg (langs A10 en kanaal naar Nieuwpoort), Roksem, Vlissegem, Jabbeke (Klein Strand), Knokke (bij station) en Brugge (Sint-Pietersplas) : omwille van het beëindigd zijn van de winning.

Kleinere terreinen (minder dan 10 ha) die wel op het Gewestplan maar niet op het Structuurplan Kustzone als ontginningsgebied zijn aangeduid, kunnen deze bestemming behouden (voor zover ze niet reeds volledig ontgonnen zijn).

**BIJLAGE : VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE REGIONALE
BEDRIJVENTERREINEN**

BEDRIJVENTERREINEN VAN OPENBAAR NUT

VERANTWOORDING

De gebieden die zijn aangeduid als bedrijventerrein van openbaar nut kunnen enkel worden gerealiseerd door een overheidsinstantie (gemeente, interkommunale, GOM, Havenbestuur, Vlaamse Gemeenschap).

Hierdoor is het mogelijk aan de bedrijven verplichtingen en beperkingen sanktioneerbaar op te leggen inzake : aard van de activiteiten, naleven van milieunormen, terreinbezettingscoëfficiënt, bouwvrije stroken, parkeervoorzieningen, groenaanleg, bouwverplichting, recht van terugkoop door de beheerder of door de Vlaamse Gemeenschap,... Ook kan het bouwen in meerdere lagen worden gestimuleerd (kompakte bouwwijze).

Het stelsel bevordert een rationeel grondbeleid, waarbij ernaar wordt gestreefd steeds een voldoende grondvoorraad ter beschikking te hebben en alle kandidaten een evenwaardige kans tot vestiging te waarborgen. Anderzijds laat het toe een expliciete fazering qua uitbouw in de hand te houden en vroegtijdig onttrekking van landbouwgronden te voorkomen.

Het systeem laat ook toe de realisatie van bedrijventerreinen in de tijd te koppelen aan de uitbouw van een regionale infrastructuur (wegen, kollektoren,...). Het bevordert ook de opbouw van overlegstructuren tussen de bedrijven en de beheerder van het terrein.

VOORSCHRIFTEN

Deze bedrijventerreinen zijn bestemd voor de vestiging van industriële en ambachtelijke bedrijven en van ondernemingen behorend tot de bouwnijverheid en het transport. Tevens kunnen dienstverlenende bedrijven worden toegelaten met uitzondering van kleinhandel, onderwijs, medico-sociale instellingen, tenzij bepaalde vormen van volumieuze handel.

Per bedrijf is binnen de perceelsgrenzen één bedrijfswoning toelaatbaar. Deze woning moet architectonisch en ruimtelijk een geheel vormen met het bedrijf, hoewel niet noodzakelijk toch bij voorkeur geïntegreerd in de bedrijfsgebouwen zelf of aangebouwd aan de bedrijfsgebouwen. De vloeroppervlakte dienstig voor bewoning mag ten hoogste 200 m² bedragen. Met de bouw van de woongelegenheid mag slechts worden gestart na of bij de aanvang van de bouw van de bedrijfsgebouwen. De grond waarop de woning is gebouwd mag niet afzonderlijk worden vervreemd.

De bezettingscoëfficiënt van het perceel - de eventuele woning niet inbegrepen - bedraagt ten minste 35 % van de totale oppervlakte, bouwvrije stroken niet inbegrepen. Deze bezettingscoëfficiënt moet worden bereikt ten laatste twee jaar na datum van de akte van verwerving.

De bedrijventerreinen omvatten ook een verantwoorde groene bufferzone die door een overheidsinstantie dient te worden aangelegd en onderhouden. De bufferzone dient gerealiseerd tegelijk met de wegeninfrastructuur. De breedte van de bufferzone is te bepalen in functie van de konkrete situatie : grootte van het terrein, landschappelijke waarde van de omgeving, nabijheid van woongebieden,...

Deze algemene voorschriften gelden voor elk van de specifieke bedrijventerreinen, tenzij uitdrukkelijk andere bepalingen zijn vermeld.

BEDRIJVENTERREINEN VAN OPENBAAR NUT VOOR DIENSTVERLENENDE AKTIVITEITEN

De bedrijventerreinen voor dienstverlenende activiteiten zijn een specifieke vorm van bedrijventerreinen van openbaar nut.

Dienstenzones zijn bestemd voor dienstverlenende activiteiten waarvan de functie verder reikt dan het lokale vlak en waarvan de vestiging in de kern van een stedelijk centrum niet noodzakelijk is of om ruimtelijke redenen niet aangewezen is (niet-loketgebonden kantoren en administratieve gebouwen, centra voor vorming, herscholing en bijscholing exclusief dagonderwijs, ...). Ook voor bepaalde vormen van volumineuze handel met voldoende cachet (zoals meubelzaken met omvangrijke tentoonstellingsruimte) dringt zich een gekoncentreerd aanbod op, dat onderdeel kan zijn van een dienstenzone. Dit gekoncentreerd aanbod is te beperken tot handelsactiviteiten die geen nadelig effect hebben op de verzorgingsstructuur van het stedelijk centrum.

Aan de architectonische kenmerken van de gebouwen dient veel belang gehecht, waardoor de functie van kantoor- en administratieve gebouwen wordt veruitwendigd. Gestreefd moet worden naar konstrukties met meerdere bouwlagen.

De inplanting van bouwvolumes en parkeerterreinen en hun algemene vormgeving dienen te gebeuren volgens een globaal stedenbouwkundig concept. De architecturale en funktionele samenhang van de diverse dienstverlenende eenheden is hierbij van wezenlijk belang. Parkeervoorzieningen worden zo goed mogelijk gebundeld om een lager grondgebruik mogelijk te maken.

De aard van de te vestigen activiteiten vereist ook een ruime, funktionele en esthetisch verantwoorde groeninkleding van de onderscheiden vestigingen en van het bedrijventerrein als geheel.

De groeninkleding van het geheel dient door een overheidsinstantie te worden aangelegd en onderhouden en moet ten minste 15 % bedragen van de totale oppervlakte. Zij dient gerealiseerd tegelijk met de wegeninfrastructuur. De vormgeving is te bepalen in functie van de konkrete situatie : grootte van het terrein, landschappelijke waarde van de omgeving, nabijheid van woongebieden,...

De in het zuiden van Brugge afgelijnde dienstzone omvat een headquarterzone die specifiek bestemming geeft aan kwalitatief hoogstaande functies van hoofdkwartieren van binnenlandse of buitenlandse oorsprong, zoals marketingdiensten, financiële diensten, departementen voor strategische planning, centrale computerizatie- en telekommunikatiediensten en dergelijke. De hoge status van de lokatie en de kwalitatieve, landschappelijke omgeving van het zuiden van Brugge dienen hierbij verzekerd te blijven, door een passend concept en een hoge kwaliteit van invulling.

TRANSPORTZONES

Een transportzone is een specifieke vorm van een bedrijventerrein van openbaar nut.

Transportzones worden uitdrukkelijk voorbehouden en uitgerust ten behoeve van activiteiten die zich situeren in de sectoren vervoer en expeditie (op- en overslag, voorraadbeheer, groupage, fysieke distributie, dataverwerking en kommunikatie in relatie met transport- en expeditie-activiteiten) en van ondersteunende activiteiten (onderhoud, herstelling en verhuren van rollend materieel, horeca, bewaking, bank- en verzekeringswezen,...). Bedrijven voor de productie of verwerking van goederen zijn er niet toegelaten.

ZONE VOOR LUCHTHAVENGEBONDEN AKTIVITEITEN

Een zone voor luchthavengebonden activiteiten is een specifieke vorm van een bedrijventerrein van openbaar nut.

Een bedrijventerrein voor luchthavengebonden activiteiten is bestemd voor ondernemingen met een bedrijvigheid die met de nabije luchthaven verbonden is en uit hoofde van deze bedrijvigheid in de onmiddellijke nabijheid van deze luchthaven moet worden gevestigd, zoals onderhoudsbedrijven voor vliegtuigen, voor vliegtuigmotoren, koerierbedrijven (luchtvaart), cargo-handling bedrijven en dergelijke, evenals bepaalde vormen van toeleveringsbedrijven en bijhorende kantoren.

Gelet op de indeling in specifieke deelgebieden (airside, landside) moeten in de verkoopvoorwaarden verplichtingen worden opgenomen in relatie met de toewijzing van de lokatie van deze deelgebieden. Ten aanzien van de belasting van het milieu worden specifieke maatregelen opgelegd.

BEDRIJVENTERREINEN VAN OPENBAAR NUT VOOR WATERGEBONDEN AKTIVITEITEN

De bedrijventerreinen voor watergebonden activiteiten zijn een specifieke vorm van bedrijventerrein van openbaar nut. Zij worden voorbehouden voor bedrijven voor wie een ligging langs een waterweg van essentieel belang is; dit kan zijn omwille van de vervoersfunctie van de waterweg en/of omwille van de waterbevoorrading.

De kavelstructuur van het terrein dient zodanig opgevat (frontlijn en diepte) dat zoveel mogelijk bedrijven kunnen worden gerealiseerd in direkt kontakt met de waterweg. Uitzonderlijk en afhankelijk van de kavelstructuur kan de vestiging van niet-watergebonden bedrijven worden aanvaard op de gronden die liggen achter bedoelde watergebonden kavels.

DEEL 2 : UITLEG BIJ DE PLANKAART

ALGEMEEN

De voorschriften van het Structuurplan Kustzone doen geen afbreuk aan andere regelgevingen zoals het Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning (VLAREM), het Duinendekreet, de EG-Vogelrichtlijn en andere.

De hierna gebruikte indeling en nummering is dezelfde als deze van de Plankaartlegende.

1. DE OPEN RUIMTE

Met uitzondering van een aantal "gebieden met specifieke potenties" (zie onder 62), wordt de open ruimte onderverdeeld in deelgebieden met bestemmingen die in hoofdzaak te maken hebben met land- en tuinbouw en/of natuurlijk milieu.

De differentiatie van de bestemmingen inzake land- en tuinbouw heeft in essentie betrekking op de aard van de activiteiten door deze sektor. De differentiatie van de bestemmingen inzake natuurlijk milieu heeft in essentie betrekking op vormen van natuurontwikkeling en op beheerstechnieken.

Het talrijk voorkomen van deelgebieden waar zowel inzake land- en tuinbouw als inzake natuurlijk milieu bestemmingen worden gegeven verwijst naar een verweving van beide functies in het open gebied. Als er consensus (definitieve versie) ontstaat rond de Groene Hoofdstructuur (zie onder punt 1.2. Natuurlijk milieu) die afwijkt van het Structuurplan, dan zijn de voorschriften, behorend bij deze consensus, bepalend.

In een aantal gevallen is bij de begrenzing van de deelgebieden een "zachte" aflijning gebruikt. In beginsel wordt aanvaard dat bij nadere vastlegging van bedoelde begrenzingen de zwakste functie geen verlies mag lijden (tenzij de definitieve Groene Hoofdstructuur dit anders zou bepalen); natuurlijk milieu wordt beschouwd als zwakker dan land- en tuinbouw; natuurkerngebied wordt beschouwd als zwakker dan natuurontwikkelingsgebied.

1.1. LAND- EN TUINBOUW

Voor definities van een aantal termen wordt verwezen naar bijlage.

GEBIEDEN

1. LANDELIJK GEBIED (1) MET DIVERSE BEBOUWING EN/OF SPECIFIEKE AGRARISCHE GESCHIKTHEDEN : L4

Het betreft een omvangrijk deel van het landelijk gebied waar men wordt gekonfronteerd met verspreide bebouwing. Naast (eventueel verlaten) boerderijen gaat het om residentiële bebouwing en talrijke eenmans- en KMO-bedrijfjes (die al dan niet gegroeid zijn uit verlaten hoeven en veelal niets te maken hebben met land- of tuinbouw). Deze bebouwing is ofwel enigszins gegroepeerd tot zogenaamde landelijke woongebieden of komt werkelijk alleenstaand voor. Ook een aantal minder bebouwde gebieden, maar met specifieke geschiktheden voor alternatieve teelten, hoofdzakelijk intensieve tuinbouw, worden hierin opgenomen.

De L4-gebieden zijn gekenmerkt door een grote diversiteit aan land- en tuinbouwbedrijven, inclusief sierteelt, boomkwekerij, glastuinbouw, ...

2. LANDELIJK GEBIED MET DIVERSE BEBOUWING EN/OF SPECIFIEKE AGRARISCHE GESCHIKTHEDEN, MAAR **WAARIN GLASTUINBOUW EN INTENSIEVE, NIET-GRONDGEBONDEN TUINBOUW WORDEN GEWEERD** : L3

Het betreft in wezen gebieden zoals L4-gebieden; er komt evenwel weinig of geen glastuinbouw voor. Deze toestand dient vooral om landschappelijke redenen behouden.

(1) De term "landelijk gebied" wordt gebruikt omdat, behalve land- en tuinbouwgronden, ook ander bodemgebruik voorkomt zoals bossen, braakgronden, diverse bebouwing, ...

3. HOMOGEEN LANDELIJK GEBIED : L2

Het gaat om gebieden met verspreide bedrijfszetels en met overigens weinig andere (niet-agrarische) bebouwing. Wel komen in dit gebied (zoals elders) para-agrarische bedrijven voor die al of niet gegroeid zijn uit landbouwbedrijven. Binnen het L2-gebied komen hoofdzakelijk grondgebonden bedrijven voor. De tuinbouwactiviteit in deze gebieden beperkt zich thans in belangrijke mate tot extensieve groenteteelt.

4. HOMOGEEN LANDELIJK GEBIED MET AANVULLENDE VOORSCHRIFTEN INZAKE NATUUR EN LANDSCHAP : L1

Het betreft vooreerst onbebouwde of zeer schaars bebouwde gebieden met een hoge landschappelijke en/of natuurwaarde. Het gaat ook om beboste zones met ingesloten en soms ook aanpalende percelen die een agrarisch gebruik kennen. In L1-gebieden heeft men hoofdzakelijk (weinig talrijke) grondgebonden bedrijven.

VOORSCHRIFTEN

Zie hiernavolgende tabel.

1.2. NATUURLIJK MILIEU

Het **Ontwerp** van Groene Hoofdstructuur, opgemaakt door het Instituut voor Natuurbehoud op schaal 1/25.000 ten behoeve van het Structuurplan, is als basisdocument gebruikt. De Vlaamse overheid dient evenwel nog beslissingen te nemen inzake :

- de definitieve aflijning van de onderscheiden gebieden;
- de precieze inhoud (voorschriften, ...);
- de fazering van de realisatie. Hierbij stelt zich niet enkel de vraag naar het tijdsaspect maar ook naar de aanduiding van de konkrete gebieden die in elke fase dienen gerealiseerd.

Voorschriften voor landelijke gebieden

GEBIED	AGRARISCH: ALGEMEEN	AGRARISCHE BEDRIJVEN		PARA-AGRARISCHE BEDRIJVEN	
		BESTAANDE INPLANT.	NIEUWE INPLANT.	BESTAANDE	NIEUWE
L4		• geen beperkingen	• geen beperkingen	<ul style="list-style-type: none"> • geen beperkingen tenzij : <ul style="list-style-type: none"> - omschakeling naar niet-agrarische of niet-para-agrarische bedrijvigheid is niet aanvaardbaar 	<ul style="list-style-type: none"> • enkel op bestaande bedrijfszetels aanvaardbaar
L3		<ul style="list-style-type: none"> • geen beperkingen tenzij : <ul style="list-style-type: none"> - omschakeling naar of - uitbouw van neven-sektor in glastuinbouw e.d. (a) niet toegelaten 	<ul style="list-style-type: none"> • geen beperkingen tenzij : <ul style="list-style-type: none"> - nieuwe glastuinbouw e.d. (a) niet toegelaten 		
L2		<ul style="list-style-type: none"> • geen beperkingen tenzij : <ul style="list-style-type: none"> - omschakeling naar of - uitbouw van neven-sektor in glastuinbouw e.d. (a) niet toegelaten 	<ul style="list-style-type: none"> • niet toegelaten tenzij in uitzonderlijke gevallen voor grondgebonden bedrijven 		
L1	<ul style="list-style-type: none"> • teeltkeuze : beperkt in functie van natuur en landschap • aangewezen voor beheerslandbouw • infrastructuurwerken : uitdrukkelijk rekening te houden met natuur en landschap 	<ul style="list-style-type: none"> • geen beperkingen tenzij : <ul style="list-style-type: none"> - omschakeling naar of - uitbouw van neven-sektor in intensieve vee-teelt, glastuinbouw e.d. (a) niet toegelaten 	<ul style="list-style-type: none"> • niet toegelaten 		<ul style="list-style-type: none"> • niet aanvaardbaar

(a) glastuinbouw en intensieve niet-grondgebonden tuinbouw

GEBIED	AGRARISCHE BEDRIJVEN IN NEVENBEROEP		TOERISTISCH - REKREATIEF MEDEGEBRUIK		BEWONING	
	BESTAANDE INPLANT.	NIEUWE INPLANT.	DIVERSE VORMEN	TWEEDE VERBL. IN VERLATEN HOEVEN	IN KLEINE DORPEN EN GEHUCHTEN (b)	ELDERS
L4		<ul style="list-style-type: none"> • enkel op bestaande bedrijfszetels • uitbreiding woning niet aanvaardbaar • normering zoals in hoofdberoep 	<ul style="list-style-type: none"> • wandelen, fietsen, paardrijden, pleziervaart ... ; te ondersteunen ; evenwel geen hinder of beperkingen voor land- en tuinbouw • hoevetoeisme (actieve hoeve) : toe te laten (exclusief kamperen) • kamer met ontbijt bij parkuleren, hotel, individuele huurvakantiewoning, tweede verblijf (niet in verlaten hoeve) : toe te laten binnen bestaande woongebouwen (geen uitbreiding) indien nabij woonkernen of indien in of nabij kleine dorpen of gehuchten (b), mits voldoende nutsvoorzieningen en mits respect voor patrimonium (gebouw, omgeving) ; geen belemmering voor normale land- en tuinbouw-activiteiten. • kamperen : slechts bestaande kleine terreinen kunnen toegelaten worden mits landschappelijke inkleeding ; geen belemmering voor normale land- en tuinbouw-activiteiten. • weekendverblijfparken : niet toe te laten 	<ul style="list-style-type: none"> • toe te laten in woning (zonder uitbreiding) mits voldoende nutsvoorzieningen en mits respect voor patrimonium (gebouw en omgeving) ; geen belemmering voor normale land- en tuinbouwactiviteiten • niet toe te laten 	<ul style="list-style-type: none"> • aanpassingen binnen bestaande grondoppervlakte en volume aanvaardbaar en indien langs voldoende uitgeruste weg, rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden . Algemeen geldt dit ook voor woningen in vrijgekomen agrarische bedrijven, tenzij in L1 waar dit enkel aanvaardbaar is indien gelegen nabij woonkern ofwel in of nabij klein dorp of gehucht (b). De bewoning mag geen enkele belemmering vormen naar de normale land- en tuinbouwactiviteiten toe • nieuwe woningen niet aanvaardbaar • Uitvoeringsplan nodig ter aflijning • maximalisatie van open ruimte na te streven • ontwikkeling slechts ten behoeve van autonome groei en voor zover ruimtelijke draagkracht toelaat • aanpassing woningen en nieuwbouw : aanvaardbaar indien op schaal van de omgeving en indien hierdoor geen nood aan nieuwe wezenlijke infrastructuur ontstaat 	

(b) zijn enkel zichtbaar op de kaartbasis in de Open Ruimte en zijn op de kaart dus niet aangeduid als "afgelijnde woonkern" (punt 22) noch als "niet afgelijnde, kleine woonkern" (punt 24)

GEBIED	INDUSTRIE, AMBACHT		LOKALE LAAGDYNAMISCHE VOORZIENINGEN (sport, kerkhof, ...)	
	BESTAANDE	NIEUWE	BESTAANDE	NIEUWE
L4	<ul style="list-style-type: none"> • uitbreiding uitzonderlijk en in beperkte mate aanvaardbaar 	<ul style="list-style-type: none"> • niet aanvaardbaar 	<ul style="list-style-type: none"> • uitbreiding aanvaardbaar indien aansluitend bij bebouwde ruimte 	<ul style="list-style-type: none"> • aanvaardbaar indien aansluitend bij bebouwde ruimte
L3				
L2	<ul style="list-style-type: none"> • uitbreiding niet aanvaardbaar 		<ul style="list-style-type: none"> • uitbreiding niet aanvaardbaar 	<ul style="list-style-type: none"> • niet aanvaardbaar
L1				

Deze onduidelijke situatie laat niet toe het huidig Ontwerp van Groene Hoofdstructuur in zijn geheel en onveranderd over te nemen. Zo werden bepaalde in het ontwerp aangeduide gebieden in belang verhoogd, verlaagd of niet opgenomen. Ook werd de inhoudelijke invulling van de categorie "natuurontwikkelingsgebied" afgezwakt. De categorieën "natuurverbindingsgebied" en "natuurbuffergebied" werden in het Structuurplan als zodanig niet behouden; verwezen wordt naar de Gemeentelijke Natuurontwikkelingsplannen (GNOP's).

GEBIEDEN EN VOORSCHRIFTEN (ONTWERPFAZE)

5. NATUURKERNGEBIED : K

Natuurkerngebieden zijn gebieden met een aktuele hoge natuurwaarde en met een goede biotoopontwikkeling. Ze krijgen natuurbehoud als hoofdfunctie. Dit sluit een medegebruik (bijvoorbeeld landbouw) niet uit indien dit volledig ekologisch inpasbaar is. Voorbeelden zijn : een aantal duinen, een aantal bossen en bepaalde natte gronden in de Polders. Het biologisch belang kan toenemen door een gepast natuurbeheer. Een optimalizatie van de natuurbehoudswaarde vergt echter meestal geen grote veranderingen in het globale grondgebruik en -beheer.

In afwachting van beslissingen ter zake door de Vlaamse overheid, gelden binnen natuurkerngebieden volgende voorschriften :

- bevestiging en versterking van de hoge natuurwaarden door gepast beheer in duinen en in zuivere natuurgebieden;
- bevorderen van spontane bosontwikkeling en van aanplanting van streekeigen bosjes en hagen op de overgang tussen duinen en polders;
- bevorderen van de evolutie van bos naar vormen van bosreservaat door ekologisch beheer;
- bevorderen van streekeigen bebossing ten zuiden van de lijn Moerkerke-Brugge-Gistel;
- bevorderen van beheerslandbouw;
- verbieden van kavelgroei en van reliëfwijziging;
- verbieden van elke vorm van ontwateringswerken, behoudens in verband met bestaande waterwingebieden (openbare drinkwatermaatschappijen) die individueel dienen beoordeeld;
- sterk beperken van het gebruik van meststoffen en van bestrijdingsmiddelen;
- verbieden van vegetatiewijziging en van wijziging van lijn- en puntvormige elementen volgens het Besluit van de Vlaamse Executieve van 4 december 1991;
- verbieden van nieuwe agrarische bedrijven.

6. NATUURONTWIKKELINGSGEBIED DAT OP KORTE TERMIJN KAN EVOLUEREN TOT NATUURKERNGEBIED : KO

In tegenstelling tot de natuurkerngebieden is in de natuurontwikkelingsgebieden op heden het natuurbehoud een nevenfunctie, naast landbouw, bosbouw en andere.

Natuurontwikkelingsgebieden die op korte termijn tot natuurkerngebied kunnen evolueren zijn gebieden met aktueel suboptimale natuurwaarden ten opzichte van de natuurkerngebieden. De optimalizatie houdt, globaal genomen, geen essentiële functie- of landschapswijzigingen (voornamelijk wat betreft landschapsstructuur) in.

Het gaat onder meer om duingebieden met belangrijke relictuele of minder goed ontwikkelde (half-)natuurlijke vegetaties en met een medegebruik door andere sectoren dat, in elk geval in principe, een optimalizatie van natuurwaarden mogelijk maakt. Daarnaast betreft het ook een aantal natte poldergebieden met, ten opzichte van de natuurkerngebieden, een relatief lager aandeel of een sterkere versnippering van kwalitatief hoogstaande halfnatuurlijke graslandpercelen in verhouding tot het akkerland of cultuurgrasland. In de Zandstreek tenslotte betreft het bos- en valleigebieden waar ekologische optimalizatie van het huidige grondgebruik eveneens goede mogelijkheden biedt, al kan hier plaatselijk in sterkere mate actief natuurherstel nodig zijn en een zekere mate van funktiewijziging zich opdringen.

Binnen de natuurontwikkelingsgebieden die op korte termijn kunnen evolueren tot natuurkerngebied, gelden voorlopig volgende voorschriften :

- optimalizatie van de (minder goed ontwikkelde) natuurwaarden bevorderen in duinen en in zuivere natuurgebieden;
- bevorderen van spontane bosontwikkeling en van aanplanting van streekeigen bosjes en hagen op de overgang tussen duinen en polders;
- verhogen van de milieukwaliteit van het bos door natuurgericht beheer;
- bevorderen van streekeigen bebossing ten zuiden van de lijn Moerkerke-Brugge-Gistel;
- bevorderen van beheerslandbouw;
- kavelgroei is vergunningsplichtig;
- verbieden van reliëfwijziging;
- verbieden van drainage en van beheersen van het waterpeil behoudens in verband met bestaande waterwinningen (openbare drinkwatermaatschappijen) die individueel dienen beoordeeld;
- beperken van het gebruik van meststoffen en van bestrijdingsmiddelen;
- vegetatiewijziging en wijziging van lijn- en puntvormige elementen (volgens het Besluit van de Vlaamse Executieve van 4 december 1991) zijn vergunningsplichtig.

7. NATUURONTWIKKELINGSGEBIED : O

Het zijn gebieden met aktueel dikwijls weinig of te beperkt ontwikkelde ekologische waarden maar met op langere termijn hoge potenties voor ontwikkeling van natuurwaarden en die de mogelijkheid bieden om deze ontwikkelingen in een multifunktionele kontekst te plannen. Het betreft dus als het ware "reservatiezones" die op korte termijn hun huidige functie kunnen behouden mits het handhaven van een ekologische basiskwaliteit en ekologische potenties, maar waar op lange termijn de realisatie van de Groene Hoofdstructuur tenminste plaatselijk een ingrijpende landschaps- en funktieverandering noodzaakt.

Het gaat om bepaalde duinen, bepaalde poldergronden en om bepaalde bosgebieden.

In afwachting van beslissingen vanwege de Vlaamse overheid, worden binnen natuurontwikkelingsgebieden volgende, vooral preserverende voorschriften voorgesteld :

- behoud en voorkomen van degeneratie van duinen;
- behoud en voorkomen van degeneratie van bossen;
- bevorderen van streekeigen bebossing ten zuiden van de lijn Moerkerke-Brugge-Gistel;
- vegetatiewijziging en wijziging van lijn- en puntvormige elementen (volgens het Besluit van de Vlaamse Executieve van 4 december 1991) zijn vergunningsplichtig.

8. ZEESTRAND

Omwille van de natuurlijke en toeristisch-recreatieve belangen is vervuiling van het strand krachtig tegen te gaan. Plaatselijk is een meer geordende plaatsing van kabines en kleine nutsvoorzieningen te bepleiten.

Ter hoogte van het Westhoekreservaat (De Panne) en van het Zwinreservaat (Knokke-Heist) is de grens tussen strand en duinen aangegeven met een indikatieve aflijning. Dit betekent dat op deze plaatsen wordt geopteerd om de ligging van deze grens zoveel mogelijk te laten bepalen door de natuur.

Op een drietal plaatsen (bij het Westhoekreservaat, bij de IJzermonding en bij het Duinreservaat) is het strand aangeduid als natuurkerngebied of natuurontwikkelingsgebied. Dit verwijst uiteraard naar de eenheid met de natuurwaarden op het onmiddellijk aanpalende land.

9. BELANGRIJKE ONBEVAARBARE WATERLOOP

De keuze van de aangeduide waterlopen is vooral gebaseerd op de afwateringsfunctie en/of het belang van de waterloop in de kontekst van landschap en natuurwaarde.

Behoud of aanbrengen van opgaande vegetatie op de oevers is zeer aangewezen. Deze kan de visuele structuur en samenhang van het landschap verhogen en de ekologische kwaliteit ervan verbeteren.

1.3. ONDERLINGE BESTEMMINGSVERWEVING VAN LAND- EN TUINBOUW EN NATUURLIJK MILIEU

10. DE MATRIX STELT DE KOMBINATIE VOOR VAN BEIDE FUNKTIES

1.4. ANDERE RUIMTELIJK STRUKTURERENDE ELEMENTEN

11. WATERPLAS MET REKREATIEVE POTENTIE

Het betreft uitgestrekte waterplassen die in aanmerking komen voor de uitbouw van waterrecreatie. Zij zijn opgenomen als onderdeel van "gebieden met specifieke potenties" (punt 62).

12. ONTGINNINGSGEBIED GROTER DAN 10 HA, MET NABESTEMMING

Ontginningsgebieden zijn slechts aangeduid voor zover ze ten minste 10 ha groot zijn. Hierbij zijn telkens twee kleuren gebruikt in onderling evenwijdige banden. De eerste kleur duidt aan dat het om een ontginningsgebied gaat; de tweede kleur geeft de nabestemming weer. Ook in bepaalde "gebieden met specifieke potenties" (punt 62) is ontginning een mogelijke activiteit.

Grote terreinen (ten minste 10 ha) die wel op het Gewestplan maar niet op het Structuurplan als ontginningsgebied zijn aangeduid, kunnen deze bestemming niet behouden. Kleinere terreinen (minder dan 10 ha) die wel op het Gewestplan maar niet op het Structuurplan als ontginningsgebied zijn aangeduid, kunnen deze bestemming behouden.

13, 14, 15 en 16. ANTENNEPARK, CREMATORIUM, GEZONDHEIDSZORG EN RIOOLWATERZUIVERINGSINSTALLATIE (GROTER DAN 10.000 INWONER-EKWIVALENTEN)

Het betreft bestaande inrichtingen met een duidelijke bovengemeentelijke betekenis.

Voor bepaalde inrichtingen (antennepark, psychiatrische inrichting, ...) kan een ligging in het open gebied noodzakelijk of aangewezen zijn; uitbreiding van dergelijke inrichtingen is in principe toe te staan. In andere gevallen (algemeen ziekenhuis, rioolwaterzuiveringsinstallatie, ...) is een ligging in het open gebied niet noodzakelijk; toch is ook hier een eventueel noodzakelijk geachte uitbreiding van deze bestaande inrichtingen in principe te gedogen.

17. KULTUURHISTORISCH ZEER WAARDEVOL LANDSCHAP

De aangeduide landschappen zijn zeer waardevolle grootschalige getuigen van de ontstaangeschiedenis van de Kustzone. Er zijn drie groepen te onderscheiden :

- in duingebieden : het complex van de jonge duinen bij De Panne en de oude duinen bij Adinkerke;
- in de Polderstreek : bepaalde gebieden met duidelijke verwijzingen naar de inpolderingsgeschiedenis : resten van kreken en van dijken, kenmerkende percelering en bodemgebruik, overblijfselen van verdedigingslinies en forten, ...;

- in de Zandstreek : overblijfselen van bebossingen die doorgaans op eerdere heidevelden werden uitgevoerd (bijvoorbeeld Bulskampveld). Het gaat ook om gronden die eertijds wel werden bebost maar die later een agrarisch gebruik kregen en waarbij de oude bospercelering duidelijk herkenbaar is door de regelmatige perceelsvorm en door het begeleidend drevenpatroon (vroegere bosdreven). Ook is opgenomen het landschappelijk goed bewaarde geval waarbij het heideveld tot landbouwgrond werd ontgonnen zonder de tussenstap van de bebossing : Beverhoutsveld.

In de gebieden die zijn aangeduid als cultuurhistorisch zeer waardevol landschap dienen de over het verleden getuigende landschapselementen zoveel mogelijk behouden en waar mogelijk versterkt of hersteld.

1.5. BIJZONDERE PLANKAARTINSTRUKTIES

18. TE BENADRIJVEN KONTINUITIEIT VAN OPEN RUIMTE ONDER VERSTEDELIJKINGSDRUK

Op de Plankaart zijn bedoelde situaties indicatief aangeduid waar de konkrete verstedelijking het grootst is en het meest nefast is : bij bepaalde badplaatsen als onderdelen van een verstedelijkt geheel langs de kust en bij de Brugse agglomeratie.

Deze pijlen benadrukken de noodzaak om de (plaatselijk nog slechts beperkte) open ruimte maximaal te behouden en zelfs te versterken en om het aan elkaar klinken van bebouwingsconcentraties te voorkomen.

19. ZUIDELIJKE GRENS VAN DE PROVINCIALE BESCHERMINGSZONE INZAKE MESTPROBLEMATIEK

Omwillen van toeristische belangen heeft de Bestendige Deputatie van West-Vlaanderen een gebied afgebakend waarbinnen zij bijzondere beperkingen (strenger dan VLAREM) oplegt aan de intensieve varkensteelt.

Dit gebied heeft als zuidelijke grens ongeveer de lijn Veurne-Oudenburg-Westkapelle.

20. GEBIED MET GRONDWATERWINNING

Op de kaart zijn de bestaande grondwaterwinningen van de diverse betrokken maatschappijen ingetekend.

Algemeen geldt dat de grondwaterwinningen niet mogen gebeuren ten koste van de natuurwaarden.

Voor de grondwaterwinningen in de duinen geldt :

- geen nieuwe grondwaterwinningen toe te laten;
- geen nieuwe grondwaterwinningen elders toe te laten die een negatieve invloed kunnen hebben op nabijgelegen duinen;
- bestaande grondwaterwinningen : uiterst omzichtig uit te baten en op termijn af te bouwen tenzij **ekologisch verantwoorde** verduurzamende maatregelen worden genomen zoals kunstmatige voeding via injectie van voorbehandeld water.

21. WOONPARK (IN DE OPEN RUIMTE) ZOALS AFGELIJND OP HET GEWESTPLAN

De opgenomen woonparken zijn eenheden die op het Gewestplan zijn ingetekend en die in de open ruimte zijn gelegen. De grenzen zijn dezelfde als deze op het Gewestplan.

Aangezien woonparken voorkomen in beboste gebieden zijn zij in strijd met de visie van het Structuurplan die het behoud en de eventuele uitbreiding van bossen voorstaat.

Verdere bebouwing wordt dan ook slechts gedoogd omwille van de juridische toestand. Uitdrukkelijk wordt verwezen naar de voorschriften van het Gewestplan; meer in het bijzonder wordt gewezen op :

- de verhoudingsgewijs grote oppervlakte groene ruimten (KB 28 december 1972);
- het niet-bebouwde gedeelte moet worden aangelegd met hoogstammig groen (het bestaande moet worden bewaard); het groen moet worden aangebracht langs alle zijden van het perceel, min de nodige toegangen; slechts 10 % van de perceelsoppervlakte mag worden ingenomen voor het aanleggen van grasperken, speelruimten, tennisvelden en dergelijke (ministeriële omzendbrief 3 augustus 1979).

2. DE BEBOUWDE RUIMTE

De bebouwde ruimte in ruime zin, wordt hoofdzakelijk onderverdeeld in deelgebieden die basisbestemmingen hebben inzake wonen, nijverheid en diensten en toeristische activiteiten; uitzondering hierop zijn sommige "gebieden met specifieke potenties" (zie onder 62).

Binnen het wonen in ruime zin wordt niet verder gedifferentieerd, omwille van het verweven en kleinschalig aspect van de activiteiten die zich afspelen in de woonomgeving. Voor de andere sectoren in de bebouwde ruimte worden bestemmingsspecificaties aangegeven voor activiteiten, waarvoor een aparte zonering wenselijk is.

Ten opzichte van de open ruimte zijn deze deelgebieden van de bebouwde ruimte hard afgelijnd. Ten opzichte van elkaar is plaatselijk een zachte aflijning mogelijk, wanneer een optimale funktiescheiding beter via een Uitvoeringsplan vast te leggen is.

Op niveau van het Structuurplan Kustzone worden bestemmingsdetailleringen verwezen naar het gemeentelijk niveau (bijvoorbeeld woonstraten in een regionaal bedrijventerrein).

2.1. WONEN

22. AFGELIJNDE WOONKERN MET AANDUIDING VAN DE BELANGRIJKSTE, NOG BESCHIKBARE RUIMTES

Het betreft de afbakening van woonkernen, met inbegrip van regionaal stedelijke centra.

Ten opzichte van de niet afgelijnde kleine woonkernen (zie onder 24) onderscheiden zij zich door de aanwezigheid van een vollediger uitrustingspakket van voorzieningen en activiteiten, die hoofdzakelijk woonkerngebonden zijn maar ook betrekking kunnen hebben op de omliggende kleinere woonkernen.

Behoudens in Regionaal Stedelijke Centra (zie onder 23) zijn voorzieningen met een regionale reikwijdte, die doorgaans sterk verkeersgenererend zijn, er niet toegelaten.

De ruimtelijke ontwikkeling van de woonkern moet in eerste instantie door inbreiding (inclusief sanering en rehabilitatie) en verdichting van de bestaande woonkern en uitbouw binnen het hard afgelijnde gebied worden gerealiseerd. Deze aflijning omvat de bestaande (dit is bij aanvang van de plantermijn), geagglomereerde woonkern met uitsluiting van lintbebouwing en vrijstaande, sterk versnipperde bebouwing. Deze geagglomereerde woonkern is meestal verruimd met aanpalende, nog voor bebouwing beschikbare ruimtes. Deze beschikbare ruimtes zijn getoetst naar hun bestaand juridisch-planologisch statuut, hun (stede)bouwkundige kenmerken en de in de bestaande woonkern nog aanspreekbare inbreidingsmogelijkheden. Dit houdt desgevallend plaatselijke reductie in van nog niet gerealiseerde woongebieden (in het bijzonder woonuitbreidingsgebieden) volgens het Gewestplan of (uitzonderlijk) afwijking van goedgekeurde plannen van aanleg. Er is een afweging gebeurd tussen plankapaciteit en berekende behoefte (met opgave van kwota).

Indien er ten opzichte van de voor de woonkern voorgestelde ontwikkelingsvisie ruimschoots voldoende ontwikkelingsmogelijkheden binnen de plantermijn aanspreekbaar zijn, worden in het Struktuurplan geen richtingen van toelaatbare woonkernontwikkeling (zie onder 26) aangeboden.

23. REGIONAAL STEDELIJK CENTRUM

Deze bestemmingsspecificatie selecteert grote geagglomereerde centra van regionaal stedelijk niveau onder de afgelijnde woonkernen, volgens de voorgestelde hiërarchie van kernen (zie Memorie van toelichting).

Regionaal stedelijke functies beantwoorden aan meer specifieke behoeften die niet op afdoende wijze kunnen worden bevredigd in de kleinere woonkernen van de streek.

De ruimtelijke benadering (lokatie) voor dergelijke behoeften impliceert een adequate afweging tussen centraal in de woonkern gelegen voorzieningen en voorzieningen die in de perifere gebieden binnen de geagglomereerde woonkern een verantwoorde locatie kunnen vinden (zonder nadelig effect op de centrale verzorgingsfuncties).

Uitrustingselementen die als grootstedelijk zijn gekwalificeerd kunnen slechts in regionaal stedelijke centra worden ondergebracht voor zover er een duidelijke behoefte en adequate lokatiemogelijkheden bestaan binnen de eigen streek.

24. NIET AFGELIJNDE, KLEINE WOONKERN

Het betreft morfologisch kleine woonkernen.

Hun zelfvoorzieningsgraad en hun grootte zijn kleiner dan bij de afgelijnde woonkernen (zie onder 22).

Ten opzichte van woonkoncentraties in de open ruimte (gehuchten, kleinere dorpen, die in het Struktuurplan alleen in de open ruimte op de basiskaart afleesbaar zijn) onderscheiden zij zich door de aanwezigheid van een primair uitrustingspakket, waarvan de ontwikkeling evenwel alleen ter ondersteuning van de eigen woonkwaliteit mogelijk is en zeker niet verkeersgenererend mag zijn.

De ruimtelijke ontwikkeling mag in principe enkel in functie van de autonome groei van de woonkern plaatsvinden. Autonome groei (eigen behoeftemodel) sluit migratiestromen niet uit (zowel in- als uitwijking) maar sluit in beginsel wel positieve migratiesaldi uit. Zij moet in eerste instantie door inbreiding en verdichting worden gerealiseerd binnen een gebied dat uitgaande van een maximalizatie van de open ruimte nog af te bakenen is. Deze harde aflijning gebeurt via een Uitvoeringsplan, volgens onderhavige planinstructies. Vanuit het plaatselijke, gegroeide centrum van de kleine woonkern wordt de gegroepeerde bebouwing afgelijnd, zonder hierin lintbebouwing en vrijstaande of versnipperde bebouwing op te nemen. Dit houdt desgevallend plaatselijke reductie in van nog niet gerealiseerde woongebieden (in het bijzonder woonuitbreidingsgebieden) volgens het Gewestplan of goedgekeurde plannen van aanleg. Vooral de kleine niet afgelijnde woonkernen in de eigenlijke kuststrook (Mariapark te Koksijde, Miami te Middelerke, Mariaduine te Bredene en Vosseslag te De Haan) zijn strikt te beperken in hun ontwikkeling.

Pas na een sterke benutting van deze inbreidingsmogelijkheden en mits een door de Provinciale Overheid goedgekeurde motivering van de gemeente, is uitbreiding van de kleine woonkern mogelijk. De grootte en plaats van deze uitbreiding wordt in bijzondere mate beperkt door de specifieke ruimtelijke draagkracht van de omliggende open ruimte.

25. KULTUURHISTORISCH ZEER WAARDEVOL WOONGEBIED

Het betreft samenhangende woongebieden of delen van woongebieden waar het bebouwingspatroon en talrijke gebouwen een zeer waardevolle cultuurhistorische betekenis met zich dragen, welke het louter functionele en het louter vormelijke overstijgt.

In deze gebieden wordt de ontwikkeling van de bestaande toestand onderworpen aan bijzondere voorwaarden, gegrond op de wenselijkheid van behoud en van hoge kwaliteit van invulling.

26. RICHTING VAN TOELAATBARE WOONKERNONTWIKKELING

Het betreft een potentiële maar niet ipso facto verworven aanwending van het door de ontwikkelingsrichting aangeduide gebied in de open ruimte, voor bij de betrokken woonkern toegelaten bestemmingen. Deze bijzondere planinstructie kan gedurende de plantermijn worden gekoncretiseerd in een af te bakenen gebied, als de afgelijnde woonkern over onvoldoende aanspreekbare inbreidingsmogelijkheden beschikt ten opzichte van de haar in onderhavig Struktuurplan aangegeven ontwikkelingsvisie (met opgave van een berekend kwotum van groei van aantal gezinnen).

De ontwikkelingsrichting is in het Struktuurplan aan een afgelijnde woonkern toegevoegd, wanneer er daarbinnen onvoldoende bestaande ontwikkelingsmogelijkheden aanwezig zijn. Eventueel zijn meerdere toelaatbare ontwikkelingsrichtingen op de Plankaart aangegeven, volgens een selectie die het resultaat van een afweging is tussen de plaatselijke kenmerken van de betrokken woonkern en de specifieke ruimtelijke draagkracht van de omliggende open ruimte.

De aanwending ervan is mogelijk mits een door de Provinciale Overheid goedgekeurde motivering van de gemeente waarin zich de betrokken woonkern bevindt. Deze motivering bestaat uit een gedegen behoeftestudie van de betrokken woonkern betreffende het wonen en aanverwante voorzieningen (inclusief met het wonen verzoenbare bedrijvigheid van ambacht en kleine en middelgrote bedrijven), zonder hierbij de globale kontekst van de gemeente uit het oog te verliezen. De studie omvat een grondig uitgewerkte aktualisering van de ontwikkelingsbehoeften en het ruimtelijk aanbod van de afgelijnde woonkern.

De konkrete uitwerking ervan gebeurt binnen de plantermijn, over het geheel van de bij de woonkern aangeduide ontwikkelingsrichtingen, via een in samenwerking met de Provinciale Overheid op te maken gemeentelijk Structuurplan.

27. RICHTING VAN TOELAATBARE ONTWIKKELING VOOR LOKAAL BEDRIJVENTERREIN

Het betreft een potentiële aanwending van de door de ontwikkelingsrichting aangeduide open ruimte, voor de vestiging van een lokaal bedrijventerrein. Het potentiële gebied is als vuistregel beperkt tot ongeveer 5 à 8 ha. Deze bijzondere planinstructie kan gedurende de plantermijn worden gekoncretiseerd in een af te bakenen gebied, als de afgelijnde woonkern over onvoldoende aanspreekbare inbreidingsmogelijkheden beschikt.

Zij zijn in het Structuurplan aan een afgelijnde woonkern toegevoegd, wanneer er daarbinnen onvoldoende mogelijkheden voor de vestiging van een lokaal bedrijventerrein aanwezig zijn. Toelaatbare ontwikkelingsrichtingen zijn dan op de Plankaart aangegeven, volgens een selectie die het resultaat van een afweging is tussen de plaatselijke kenmerken van de betrokken woonkern en de specifieke ruimtelijke draagkracht van de omliggende open ruimte.

De aanwending ervan is mogelijk mits een door de Provinciale Overheid goedgekeurde motivering van de gemeente waarin zich de betrokken woonkern bevindt. Deze motivering bestaat uit een gedegen behoeftestudie van de betrokken woonkern, zonder hierbij de globale kontekst van de gemeente uit het oog te verliezen. De studie omvat een grondig uitgewerkte aktualisering van het ruimtelijk aanbod en de ontwikkelingsbehoefte van de afgelijnde woonkern voor lokaal bedrijventerrein.

De konkrete uitwerking ervan gebeurt binnen de plantermijn via een in samenwerking met de Provinciale Overheid op te maken gemeentelijk Structuurplan.

2.2. NIJVERHEID EN DIENSTEN

28. REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN MET AANDUIDING VAN DE BELANGRIJKSTE NOG BESCHIKBARE RUIMTES

Het betreft de aflijning van de regionale bedrijventerreinen op de Plankaart, als ruimtelijk structurerende elementen op regionaal niveau. Zij kunnen alleen worden gerealiseerd door de overheid.

Regionale bedrijventerreinen zijn bedrijventerreinen die door de aard van de activiteiten die ze kunnen opnemen - met name stuwende bedrijven - en door hun lokatie (verkeerstechnisch en algemeen ruimtelijk) en omvang, een werkgelegenheidsfunctie hebben voor een ruimer gebied dan de gemeente van lokalizatie. De selektieve toewijzing aan de onderscheiden verzorgende centra geschiedt in functie van hun hiërarchisch niveau, in functie van specifieke ontwikkelingsvoorwaarden (ligging, bereikbaarheid en voorzieningenniveau van de omgeving) en in functie van ruimtelijke factoren zoals vrijwaring van de open ruimte, beheersing van de mobiliteit en beïnvloeding van de keuze van vervoerswijze.

Dergelijke bedrijventerreinen, bestemd voor de opname van stuwende bedrijven, kunnen - normaliter via een aangepaste zonering - ook plaats bieden aan ambachtelijke en kleine en middelgrote ondernemingen die bevolkingsvolgend zijn. Zij kunnen een belangrijke rol spelen bij de herlokalisering van bedrijven.

De haventerreinen van Zeebrugge en Oostende, met een bovenregionale functie, zijn in de aflijning op de Plankaart van regionale bedrijventerreinen mee opgenomen.

Bij de realisatie van het regionaal bedrijventerrein is de interne structurering, de aansluitingswijze op het openbaar domein en de afwerking ten opzichte van de omgeving van groot belang.

Regionale bedrijventerreinen kunnen als specifieke bedrijventerreinen worden bestemd, bijvoorbeeld als dienstzone, als transportzone en andere.

29. DIENSTENZONE

Deze bestemmingsspecificatie selekteert onder de regionale bedrijventerreinen de bedrijventerreinen voor dienstverlenende activiteiten.

Dienstenzones zijn bestemd voor dienstverlenende activiteiten waarvan de functie verder reikt dan het lokale vlak en waarvan de vestiging in de kern van een stedelijk centrum niet noodzakelijk is of om ruimtelijke redenen niet aangewezen is (niet-loketgebonden kantoren en administratieve gebouwen, centra voor vorming, herscholing en bijscholing exclusief dagonderwijs, ...). Ook voor bepaalde vormen van volumineuze handel met voldoende cachet (zoals meubelzaken met omvangrijke tentoonstellingsruimte) dringt zich een gekoncentreerd aanbod op, dat onderdeel kan zijn van een dienstzone. Dit gekoncentreerd aanbod is te beperken tot handelsactiviteiten die geen nadelig effect hebben op de verzorgingsstructuur van het stedelijk centrum.

De in het zuiden van Brugge afgelijnde dienstzone omvat een headquarterzone die specifiek bestemming geeft aan kwalitatief hoogstaande functies van hoofdkwartieren van binnenlandse of buitenlandse oorsprong, zoals marketingdiensten, financiële diensten, departementen voor strategische planning, centrale computerizatie- en telekommunikatiediensten en dergelijke. De hoge status van de lokatie en de kwalitatieve, landschappelijke omgeving van het zuiden van Brugge dienen hierbij verzekerd te blijven, door een passend zeer groenrijk concept en een hoge kwaliteit van invulling.

30. TRANSPORTZONE

Een transportzone is een specifieke vorm van een regionaal bedrijventerrein.

Transportzones worden uitdrukkelijk voorbehouden en uitgerust ten behoeve van activiteiten die zich situeren in de sectoren vervoer en expeditie (op- en overslag, voorraadbeheer, groupage, fysieke distributie, dataverwerking en communicatie in relatie met transport- en expeditie-activiteiten) en van ondersteunende activiteiten (onderhoud, herstelling en verhuren van rollend materieel, horeca, bewaking, bank- en verzekeringswezen, ...). Bedrijven voor de productie of verwerking van goederen zijn er niet toegelaten.

31. ZONE VOOR LUCHTHAVENGEBONDEN AKTIVITEITEN

Een zone voor luchthavengebonden activiteiten is een specifieke vorm van een regionaal bedrijventerrein.

Een bedrijventerrein voor luchthavengebonden activiteiten is bestemd voor ondernemingen met een bedrijvigheid die met de nabije luchthaven verbonden is en uit hoofde van deze bedrijvigheid in de onmiddellijke nabijheid van deze luchthaven moet worden gevestigd, zoals onderhoudsbedrijven voor vliegtuigen, voor vliegtuigmotoren, koerierbedrijven (luchtvaart), cargo-handling bedrijven en dergelijke, evenals bepaalde vormen van toeleveringsbedrijven en bijhorende kantoren.

Gelet op de indeling in specifieke deelgebieden (airside, landside) moeten in de verkoopvoorwaarden verplichtingen worden opgenomen in relatie met de toewijzing van de lokatie van deze deelgebieden. Ten aanzien van de belasting van het milieu worden specifieke maatregelen opgelegd.

32. ONTWIKKELINGSZONE VOOR REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN

Deze aflijning geeft een bijkomend, afgewogen ruimtelijk aanbod voor de inrichting van regionale bedrijventerreinen tijdens de planperiode om de continuïteit van het aanbod te kunnen verzekeren.

Voor de realisatie ervan zijn dezelfde voorwaarden van toepassing zoals gesteld bij de regionale bedrijventerreinen (zie onder 28). Een adekwate (infra)strukturele integratie met het (operationele) regionaal bedrijventerrein vormt een bijkomende ontwikkelingseis.

2.3. TOERISME

Strukturerende toeristische activiteiten zijn op de Plankaart voorgesteld als Gezoneerde of Plaatselijke Elementen, waar nodig voorzien van een Plankaartinstructie.

In de woonkernen zijn de toeristische activiteiten niet op de Plankaart voorgesteld en aan specifieke beperkingen onderworpen in functie van de woonkwaliteit. Dit geldt ook voor kleinschalige toeristische activiteiten in de open ruimte.

In gebieden met specifieke potenties (zie onder 62) kunnen toeristische activiteiten deel uitmaken van de voorgestelde ontwikkelingsmogelijkheden.

Bepaalde bedrijvigheden, zoals jachthavengebonden activiteiten, staan in direkt verband met de toeristische activiteit en zijn daarom bij de ruimtelijk structurerende elementen van het toerisme ondergebracht.

De toeristische randparkeerterreinen zijn als netwerkelement bij de verkeersinfrastructuur (zie infra) ondergebracht.

33. TOERISTISCHE ZONE MET AANDUIDING VAN DE BELANGRIJKSTE NOG BESCHIKBARE RUIMTES

Het betreft de afbakening van bestaande gebieden voor toeristische activiteiten, die het Structuurplan hiervoor bestendigt, hetzij voor dagrecreatie, hetzij voor verblijfrecreatie. Deze bestemming wordt steeds door een bijkomende bestemmingsspecificatie (zie onder 34 tot en met 40) nader bepaald.

De afbakening is gebeurd na een door de visie van duurzaam toerisme gerichte afweging ten opzichte van andere aanspraken (in het bijzonder voor de open ruimte, okkasioneel ook voor wonen) en ten opzichte van de ruimtelijke kontekst en het juridisch-planologisch statuut.

Bijkomende gebieden ten opzichte van deze afbakening zijn apart als ontwikkelingszones voor toeristische activiteiten voorgesteld (zie onder 41).

34. JACHTHAVEN MET BIJHORENDE AKTIVITEITEN

Deze specificatie bij de toeristische bestemming bepaalt de plaatsen aan de Kust waar jachthavens met bijhorende activiteiten toegelaten zijn. Zij zijn als gezoneerd of plaatselijk element aangeduid op de Plankaart.

Het Structuurplan beoogt de bestaande jachthaveninfrastructuur aan de Kust te versterken en ze plaatselijk uit te breiden tot een aanvaardbare capaciteit van ligplaatsen voor jachtboten. Aansluitend hiermee zijn jachthavengebonden activiteiten als nevenbestemming toegelaten, in zoverre zij qua schaal en qua exploitatie niet hinderlijk zijn voor hun onmiddellijke omgeving en de ontwikkelingsmogelijkheden ervan.

35. GOLFTERREIN

Deze specificatie bij de toeristische bestemming bepaalt de plaatsen in het Structuurplan waar golfterreinen worden aanvaard.

Zij zijn als plaatselijk element aangeduid op de Plankaart. In gebieden met specifieke potenties (zie onder 62) kan golf deel uitmaken van de voorgestelde ontwikkelingsmogelijkheden. Ook bijkomende, overlappende zones bakenen gebieden af waarbinnen ter vervanging van de voorgestelde basisbestemming van het Structuurplan een golfterrein aanvaardbaar is (zie onder 42).

36. TOERISTISCH REKREATIEPARK

Deze specificatie bij de toeristische bestemming bepaalt de plaatsen in het Structuurplan waar een toeristisch recreatiepark toegelaten is.

Het betreft gebieden die in hoofdzaak bestaan uit groenvoorzieningen met extensieve recreatieve voorzieningen (wandelpark, speelterrein voor kinderen, openluchtsportvoorziening, openluchttentoonstelling, natuurcentrum, archeologische site, ...) en met uitsluiting van verblijfsaccommodatie. Zij hebben daardoor een open ruimte vrijwarende nevenfunctie.

Zij zijn als gezoneerd element voorgesteld op de Plankaart. Ook overlappende zones kunnen gebieden afbakenen waarbinnen ter vervanging van de voorgestelde basisbestemming van het Structuurplan een toeristisch recreatiepark aanvaardbaar is (zie onder 43).

37. TOERISTISCHE ELKWEERVOORZIENING

Deze specificatie bij de toeristische bestemming bepaalt plaatsen aan de Kust waar vernieuwende toeristische elkweervoorzieningen toegelaten zijn.

Het betreft seizoenonafhankelijke voorzieningen of bezoekerscentra, die een innovatief cultureel of edukatief, bij voorkeur streekeigen onderwerp aan de toerist aanbieden, op een schaal en niveau met regionale aantrekkingskracht.

Zij zijn als plaatselijk element aangeduid op de Plankaart.

38. ATTRAKTIEPARK

Deze specificatie bij de toeristische bestemming bepaalt de plaatsen aan de Kust waar een attractiepark toegelaten is.

Een attractiepark is een meestal kunstmatig aangelegd complex met een grote verscheidenheid aan op ontspanning en persoonlijke beleving gerichte attracties. Het is gedurende een aaneengesloten periode van tenminste enkele maanden het object van toeristisch bezoek op grote schaal.

Het is als gezoneerd element voorgesteld op de Plankaart.

39. HIPPODROOM

Deze specificatie bij de toeristische bestemming duidt aan waar een hippodroom toegelaten is.

Het betreft volwaardige sportinfrastructuur voor paardenrennen, met de nodige parkeer- en zitakkommodaties voor toeschouwers.

Het is als plaatselijk element aangeduid op de Plankaart.

40. GEGROEPEERDE TOERISTISCHE VERBLIJFAKKOMMODATIE

Deze specificatie bij de toeristische bestemming bepaalt de gebieden in het Structuurplan waarin specifieke toeristische verblijfsaccommodatie, namelijk kampeerterreinen, weekendverblijfparken en recreatieve vakantie dorpen te huisvesten zijn. In principe zijn hotels en individuele vakantie woningen (huurvakantie woningen zowel als tweede verblijven) hierin niet begrepen, behalve wanneer expliciet in het Structuurplan vermeld (zoals voor de ontwikkeling ten zuiden van de jachthaven Novus Portus in Nieuwpoort). Bestaande sociale vakantie centra kunnen in deze zones eveneens voorkomen.

Zij zijn als gezoneerd element aangeduid op de Plankaart.

Specifieke ruimtelijke kwaliteitseisen betreffende de interne structurering, de aansluitingswijze op het openbaar domein, de impact op het verkeer en de architecturale zowel als landschappelijke integratie in de omgeving zijn van wezenlijk belang voor de ontwikkeling van deze gebieden. Omschakeling van de ene naar de andere logiesvorm binnen deze gebieden zou aan bijkomende voorwaarden moeten worden onderworpen.

41. ONTWIKKELINGSZONE VOOR TOERISTISCHE AKTIVITEITEN

Het betreft de afbakening van bijkomende zones voor toeristische activiteiten, ter ontwikkeling van nieuwe of bestaande toeristische bestemmingen.

De toeristische activiteit wordt steeds door een bijkomende bestemmingsspecificatie (zie onder 34 tot en met 40) nader bepaald.

Zij zijn als gezoneerd element voorgesteld op de Plankaart.

42. GEBIED WAARBINNEN EEN GOLFTERREIN AANVAARDBAAR IS

Bepaalde op de Plankaart voorgestelde overlappende zones bakenen gebieden af in de nabijheid van verstedelijkte woonkernen, waarbinnen behoudens de voorgestelde basisbestemming van het Struktuurplan een golfterrein aanvaardbaar is.

Deze alternatieve bestemmingsmogelijkheid legt geen bijkomende eisen op qua ruimtelijke ordening voor de basisbestemming van het Struktuurplan. Een Uitvoeringsplan dient mogelijke initiatieven bij hun konkrete realisatie te richten.

43. GEBIED WAARBINNEN EEN TOERISTISCH REKREATIEPARK AANVAARDBAAR IS

Op de Plankaart is een overlappende zone afgebakend - in de nabijheid van de verstedelijkte woonkern Knokke-Heist - waarbinnen behoudens de voorgestelde basisbestemming van het Struktuurplan een toeristisch recreatiepark aanvaardbaar is.

Deze alternatieve bestemmingsmogelijkheid legt geen bijkomende eisen op qua ruimtelijke ordening voor de basisbestemming van het Struktuurplan. Een Uitvoeringsplan dient mogelijke initiatieven bij hun konkrete realisatie te richten.

3. DE VERKEERSINFRASTRUCTUREN

3.1. WEGEN

Op de Plankaart zijn twee niveaus uitdrukkelijk ingetekend : bovenregionale wegen en regionale wegen; de wegen van een lager niveau zijn op de kaartbasis zichtbaar.

De ingetekende wegen zijn aangeduid met hun gewenst niveau; dit kan verschillen van het huidige.

44. BOVENREGIONALE WEG

Het betreft de (inter-)nationale autosnelwegen :

- de bestaande autosnelwegen : Brussel-Oostende (A10), Brugge-Kortrijk (A17) en Jabbeke-Veurne(-Franse grens) (A18);
- aan te leggen autosnelwegen : Jabbeke-Westkapelle (A18);
- tot autosnelweg om te bouwen wegen : Westkapelle-Antwerpen.

De verlenging van de huidige A18 Jabbeke-Veurne tot de Franse grens in het westen en tot Westkapelle in het oosten vormt een wezenlijk onderdeel van de te realiseren integratie in het internationaal autosnelwegennet en van het tot stand komen van een "kamstructuur" van het wegennet in de kuststreek. Deze kamstructuur wordt gevormd door de A18 samen met de verbindingen van de A18 met de badplaatsen (de tanden).

45 EN 46. REGIONALE WEG EN REGIONALE WEG MET STERK LOKAAL MEDEGEBRUIK

Als regionale wegen zijn vooral de interstedelijke verbindingen opgenomen.

Waar deze wegen door een bebouwingsconcentratie lopen worden zij aangeduid als gekenmerkt door een "sterk lokaal medegebruik". Hetzelfde geldt voor de weg die de kerkdorpen van de badplaatsen tussen Oostende en De Panne verbindt. Wegens de invloed van het toerisme wordt deze hele weg, ook waar ze niet door bebouwingsconcentraties loopt, beschouwd als een regionale weg met sterk lokaal medegebruik.

De sekties met sterk lokaal medegebruik hebben, naast hun verkeersfunctie, ook een verblijffunctie. Het kan aangewezen zijn deze sekties her in te richten met de bedoeling de verblijffunctie op te waarderen ten koste van de verkeersfunctie. Dit kan gebeuren door onder meer snelheidsremmende maatregelen die het gemotoriseerd verkeer dwingen tot een verkeersveilig gedrag.

47. KONINKLIJKE BAAN

De Koninklijke Baan is met een eigen voorstellingswijze ingetekend.

Deze weg wordt thans in die mate gebruikt door doorgaand verkeer en door lokaal verkeer dat dit oorzaak is van sterk verminderde verkeersleefbaarheid.

De uitbouw van de A18 over de hele Kust (zie punt 44) laat toe maatregelen te treffen om de Koninklijke Baan te ontdoen van het doorgaand verkeer en haar functie te verlagen tot onder het niveau van een regionale weg.

De funktieverlaging van de Koninklijke Baan kan worden gerealiseerd door op bepaalde plaatsen het aantal rijstroken te herleiden tot 2x1. De aldus vrijgekomen ruimte kan plaatselijk worden gebruikt als parkeerterrein of kan evolueren tot duinengebied ("verduining"). Bij de funktieverlaging dient het tram- en fietsverkeer verzekerd te blijven. De resultaten van dergelijke ingreep zullen uitwijzen of een plaatselijk opheffen van de Koninklijke Baan op termijn wenselijk en verantwoord kan zijn.

De konkrete uitwerking van de funktieverlaging door de wegbeheerder (Vlaamse Gewest) kan stapsgewijze gebeuren, afhankelijk van de plaatselijke toestand.

48. VERKEERSWISSELAAR OP BOVENREGIONALE WEG

Zoals de bovenregionale wegen zelf zijn ook de verkeerswisselaars op deze wegen ingetekend met desgevallend de aanduiding van bijkomende informatie.

Op de ingesloten gronden binnen dergelijke verkeerswisselaars dient opgaand groen voorzien, hetzij via spontane natuurontwikkeling, hetzij via aanplantingen.

49. TOERISTISCH RANDPARKEERTERREIN

Mede om de aantrekkelijkheid van de Kust te verhogen is het aangewezen de badplaatsen auto-arm en plaatselijk zelfs autovrij te maken. Dit veronderstelt een aanbod van **vervangende** parkeergelegenheid, in beginsel aan de rand van de badplaatsen. Deze (eerder grootschalige) randparkeergelegenheden moeten via vlot openbaar vervoer in verbinding staan met de centra van de badplaatsen.

In het concept van de kamstructuur worden de randparkeerterreinen in wezen gezien langs de tanden van de kam.

Slechts in een paar gevallen (Adinkerke, Zeebrugge en Knokke) is een terrein ingetekend met "gekende ligging". In de meeste gevallen werd de aanduiding "zonder gekende ligging" gebruikt. De intekening op een bepaalde plaats verwijst in deze gevallen enkel naar een eerder ruime omgeving waarbinnen een lokatie dient gezocht. Dit kan gebeuren via gedetailleerd onderzoek op stedelijk niveau (Uitvoeringsplan).

Omwille van haalbaarheidsoverwegingen zal wellicht een stapsgewijze benadering dienen gevolgd waarbij op korte termijn terreinen tot stand komen die niet geheel voldoen aan de kenmerken van "parkeren aan de rand". Op lange termijn kunnen zij eventueel worden afgebouwd en worden vervangen door randparkeerterreinen in de echte betekenis van het woord.

De intekening van toeristische randparkeerterreinen nabij de badplaatsen betekent niet dat er geen behoefte zou zijn aan parkeerinfrastructuur op louter stedelijk niveau (in bepaalde badplaatsen en in Brugge).

50. INDEX BIJ AAN TE PASSEN WEG-ELEMENT

De index op de kaart verwijst naar informatie in voorliggende toelichting.

- W1. Het in gebruik nemen van de A18 Veurne-Franse grens(-Duinkerke) zal, in samenhang met de A25 Rijsel-Duinkerke, naar verwacht kan worden, leiden tot verschuivingen in de verkeersstromen, meer bepaald op de relatie tussen Rijsel-Roubaix-Tourcoing en de Westkust. Een ontlasting van de weg leper-Veurne is te verwachten.
- Evaluatie van de nieuwe toestand zal bepalen in hoever het nodig is de weg leper-Veurne aan te passen (met grote aandacht voor de doortocht van Hoogstade) dan wel de vroeger geplande en op het Gewestplan ingetekende A19 leper-Veurne op een al of niet gewijzigd tracé uit te voeren. De eventuele aanleg van de A19 is niet binnen de planperiode te zien.
- W2. Van de weg Torhout-Oostende vormt de sectie ten noorden van de A18 een belangrijke toegangsweg vanaf de A18 tot het zuidwestelijk deel van de Oostendse agglomeratie. De aanwezigheid van de luchthaven aldaar, de voorziene realisatie van een zone voor luchthavengebonden activiteiten (zie punt 31) en van een dienstzone (zie punt 29) alsook de reeds aanwezige verkeersproblematiek nopen tot een aanpassing van deze wegsectie. Onderdeel hiervan is de aanleg van een ontsluitingsweg voor de zone voor luchthavengebonden activiteiten.
- W3. Mede in functie van de aanleg van de sectie De Bolle-Kennedyrotonde (terminus van de A10) is een aanpassing van deze thans reeds gevaarlijke rotonde noodzakelijk.
- W4. De huidige aansluiting van Jabbeke op de A10 en de A18 is gebrekkig (geen afrit voor wie uit Veurne komt) en gevaarlijk (geen inloopstrook op de A10).
- Om hieraan te verhelpen is het aangewezen de sectie tussen de huidige afrit te Jabbeke en een punt 2 km oostwaarts (ten oosten van het sportcomplex) te herdenken. Elementen van het geheel zijn : de huidige afrit, de huidige parallelwegen langs genoemde sectie en een nieuwe (beperkte) aansluitingsinfrastructuur, te bouwen ten oosten van het sportcomplex (deel van de op het Gewestplan ingetekende verkeerswisselaar, destijds voorzien voor het contact A10-A17) en aan te sluiten op de Gistelsesteenweg aldaar. Hierdoor zou de aanleg van de op het Gewestplan ingetekende oostelijke omleiding van Jabbeke vervallen.

W5. Het betreft de bouw van een tunnel op de Zeebruggelaan ter hoogte van de kern van Lissewege. Hierdoor kan het doorgaand verkeer (veel zwaar verkeer van/naar de westelijke voorhaven van Zeebrugge) via deze tunnel door Lissewege rijden en wordt de huidige verkeersonveilige situatie aldaar opgeheven.

W6. De huidige expresweg door de Brugse agglomeratie wordt thans gebruikt door doorgaand verkeer (onder meer havenverkeer) en agglomeratieverkeer.
Door de aanleg van de sectie Jabbeke-Westkapelle van de A18 (zie punt 44) moet het zwaar havenverkeer kunnen worden weggenomen van de expresweg zodat deze weg een funktieverlaging tot regionale weg kan ondergaan.

W7. De funktieverlaging van de Koninklijke Baan is toegelicht onder punt 47.

3.2. SPOORWEGEN

51. SPOORWEG

De spoorwegen zijn uitdrukkelijk ingetekend met uitzondering van de aftakkingen die havengebieden en bedrijventerreinen bedienen. Van deze aftakkingen is slechts de aanzet ingetekend.

52. KUSTTRAM

Als zeer belangrijk en te ondersteunen openbaar vervoermiddel dat de hele Kust bedient, is de kusttram expliciet ingetekend met inbegrip van de te realiseren verlenging vanaf de huidige terminus te De Panne tot bij het spoorwegstation van Adinkerke.

53. SPOORWEGSTATION VAN REGIONAAL BELANG

Het huidige station bij de Stationswijk te Zeebrugge is niet ingetekend. Wel is ter hoogte van de Strandwijk de mogelijkheid voorzien voor de bouw van een nieuw station ter vervanging van het station bij de Stationswijk. Het nieuwe station zal zowel de Strandwijk als de haven (ferries) bedienen.

54. INDEX BIJ AAN TE PASSEN SPOORWEG-ELEMENT

- S1. De aanduiding verwijst vooreerst naar de modernisering en elektrifikatie van de lijn Adinkerke-Deinze(-Gent). Een volwaardige realisatie van dit projekt houdt onder meer in : het plaatsen van een tweede spoor op het traject Adinkerke-Veurne(-Diksmuide). De aanduiding verwijst ook naar de noodzaak van onderzoek naar de mogelijkheid tot herwaardering van de lijn Adinkerke-Duinkerke (Duinkerke zal worden aangedaan door SST) tot een volwaardig verlengde van Gent-Adinkerke. Mits aanpassing van de lijn Calais-Duinkerke zou deze herwaardering ook leiden tot een kortere verbinding van de Westvlaamse havens met de Kanaaltunnel.
- S2. Er is te voorzien in bijkomende faciliteiten op de relatie Zeebrugge-Gent. Op korte termijn wordt gedacht aan het aanleggen van een derde spoor tussen Dudzele en Brugge en van een derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent; deze ingreep vergt nader onderzoek. Op lange termijn wordt gedacht aan een vierde spoor tussen Dudzele en Brugge.
- Er dient de mogelijkheid opengehouden om op de oever van het kanaal Zeebrugge-Merendree (zie onder punt 56) een spoorlijn aan te leggen ten dienste van de relatie Zeebrugge-Gent.

55. BELANGRIJK SPOORWEG-EMPLACEMENT

Alleen de ruimtelijk belangrijke spoorweg-emplacements zijn als zodanig ingetekend.

3.3. WATERWEGEN

56 EN 59. BEVAARBARE WATERWEG; BEVAARBARE ZONE

Twee bijzonderheden zijn te vermelden : de IJzermonding en het kanaal Zeebrugge-Merendree.

Op de rechteroever van de IJzermonding is de grens tussen water en land aangeduid met een indicatieve lijn. Dit verwijst naar de wenselijkheid de aldaar destijds opgespoten gronden af te graven en het herstel van natuurlijke slikken en schorren te bevorderen.

Hierdoor kan het bestaande natuurreservaat worden uitgebreid en kan de omgeving des te zinvoller als natuurkerngebied worden beheerd.

Op de relatie Zeebrugge-Merendree is het verloop ingetekend van een kanaal; het gaat overwegend om de verbreding van het onbevaarbare Afleidingskanaal van de Leie; ter hoogte van de achterhaven gaat het om een geheel nieuwe waterweg. Omwille van een aantal onduidelijkheden betreffende de preciese ligging van dit laatste pand is het geheel ingetekend als "zonder gekend tracé".

De optie tot het realiseren van Zeebrugge-Merendree heeft voor gevolg dat op het kanaal Brugge-Gent nog slechts lokale aanpassingen te verantwoorden zijn.

57. BELANGRIJKE ZEEHAVEN

Als zodanig is de uitbouw van de havens van Zeebrugge en van Oostende ingetekend.

Voor Oostende is de situatie ingetekend zoals voorzien in het "Masterplan ter renovatie van de haven van Oostende". Dit plan houdt in hoofdzaak in :

- aanpassing van de voorhaven;
- bouw van een nieuwe zeesluis;
- herstructurering van de handelshaven met dempen van Demeysluis, Vlotdok en Houtdok;
- realisatie van de wegverbinding tussen de Kennedyrotonde en De Bolle.

58. INDEX BIJ AAN TE PASSEN WATERWEG-ELEMENT

WW1. De aanduiding verwijst naar de uitvoering van het "Masterplan ter renovatie van de haven van Oostende" (zie onder punt 57).

3.4. LUCHTVAART

60 EN 61. LUCHTVAARTTERREIN - LUCHTHAVEN

Het betreft de luchthaven van Oostende. Het complex is een belangrijk element in de regionale ontwikkeling en dient ondersteund en geoptimaliseerd.

4. ANDERE AANDUIDINGEN

De categorie "Andere aanduidingen" omvat aanduidingen die op elk van de drie vorige categorieën betrekking kunnen hebben.

62. GEBIEDEN MET SPECIFIEKE POTENTIES

Het gaat om gebieden waarbinnen meerdere bestemmingen naast elkaar aanvaardbaar of zelfs gewenst zijn of waar een keuze kan worden gemaakt tussen uiteenlopende bestemmingen. Via later voor te bereiden gemeentelijke Structuurplannen of Uitvoeringsplannen moet ter zake duidelijkheid ontstaan.

In afwachting van deze gemeentelijke Structuurplannen of Uitvoeringsplannen geldt een bouwverbod, tenzij voor tijdelijke constructies of eventueel voor kleinschalige aanpassingen, afhankelijk van het gebied. Dit bouwverbod blijft van kracht tot bij uitvoering van deze plannen of tot herziening van het Structuurplan.

Waar hierna wordt gesproken over "parkgebied" wordt in beginsel een openbaar groen-domein bedoeld.

Volgende gebieden met specifieke ontwikkelingsmogelijkheden zijn ingetekend :

P1. Te De Panne (omgeving station Adinkerke) :

- recreatie (dag- en/of verblijfrecreatie);
- toeristisch randparkeerterrein gekoppeld aan spoorwegstation en tramterminus.

P2. Te Veurne (ten noorden van stad) :

- golf;
- parkgebied, sport;
- trekkerscamping;
- stedelijke uitbreiding.

P3. Te Veurne (zuidwesten) :

- groenaanleg;
- ambachtelijke/commerciële activiteiten;
- parkeerterrein (stedelijk niveau).

P4. Te Nieuwpoort (linkeroever IJzermonding) :

- parkgebied;
- toeristische elkweervoorziening;
- hotel of beperkte hotelzone.

P5. Te Oostende (oostelijk van havenmonding) :

- toeristische elkweervoorziening;
- herwaardering Fort Napoleon;
- herstel duinen;
- geïntegreerde groenaanleg;
- toeristische randparking (in of nabij P5).

P6. Te Bredene (bij spuikom) :

- parkgebied;
- watersport;
- niet-intensieve dagrecreatie (eventueel beperkt golfterrein).

P7. Te Oudenburg (De Kluiten) :

- beperkte ontginning;
- uitbouw vijver, waterrecreatie;
- dag- en/of beperkte verblijfrecreatie mits toegankelijkheid via Westkerkestraat;
- landschappelijke integratie zeer belangrijk.

P8. Te Zuienkerke (Polderwind) :

- ontginning;
- uitbouw vijver, waterrecreatie;
- dag- en/of beperkte verblijfrecreatie;
- landschappelijke integratie zeer belangrijk.

P9. Te Brugge (Sint-Pieters) :

- bovengemeentelijke dagrecreatie;
- zeer beperkte verblijfrecreatie : trekkerscamping;
- parkgebied;
- agrarisch gebruik;
- op termijn eventueel uitbreiding bedrijventerrein.

P10. Te Brugge (bij Herdersbrug) :

- projecten in de primaire sektor waarbij de afvalwarmte van de voorziene elektriciteitscentrale wordt benut; bedoeld zijn : visteelt, tuinbouw onder glas, ...;
- agrarisch gebruik;
- natuurontwikkeling.

P11. Te Knokke-Heist (stationsomgeving Knokke) :

- toeristisch randparkeerterrein;
- herstrukturieren tramterminus en spoorwegstation;
- hotel of beperkte hotelzone;
- afwerken woongebied en verdichting stationsomgeving;
- passieve recreatie omgeving vijver.

P12. Te Beernem (kanaaleiland) :

- ontginning;
- opslag zand;
- natuurontwikkeling;
- sport;
- dagrecreatie die woonkwaliteit niet schaadt;
- parkaanleg.

63. MILITAIRE DOMEINEN GROTER DAN 10 HA

Op de kaart zijn als "overlappende zone" en door middel van hun omtreklijn, de militaire domeinen aangeduid die ten minste 10 ha groot zijn en die thans niet te koop gesteld zijn. De kleurvulling duidt de volgens het Structuurplan wenselijke bestemming aan bij een eventuele latere opheffing van het militair domein.

Militaire domeinen die thans reeds te koop gesteld zijn worden niet als zodanig ingetekend maar wel met hun nieuwe bestemming.

64. SIGNAAL TER AANDUIDING VAN EEN BELANGRIJK RUIMTELIJK KONFLIKT

Signaal 1 : De Panne : De Drie Vijvers te Adinkerke.

Het gaat om een goedgekeurd BPA dat voorziet in een beperkte uitbreiding van het wateroppervlak en in "rekreatieve en toeristische accommodatie in overheidsbeheer en toegespitst op watersportbeoefening".

Dit projekt kan slechts worden gedoogd voor zover het werkelijk gaat om een uitbating door een overheid.

Signaal 2 : De Panne : bebouwing noordzijde Duinhoekstraat.

Deze bebouwing leunt aan tegen de zuidrand van het natuurreservaat. Het Gewestplan voorziet een langgerekte strook woongebied.

Verdere bebouwing in deze strook en vernieuwing van bestaande gebouwen in deze strook is ontoelaatbaar.

Signaal 3 : Veurne : grens tussen bewoning en bedrijventerrein.

Gezien de indringende vorm van het bedrijventerrein ten aanzien van het woongebied, dient, wanneer de aanleiding zich voordoet, de grens tussen wonen en industrie verschoven ten voordele van het wonen.

Signaal 4 : Koksijde : Schipgatduinen te Oostduinkerke.

Het Gewestplan voorziet hier een grillig gevormd woongebied omringd met duinen.

Het is aangewezen dit woongebied niet verder te realiseren en aldus het duingebied aldaar maximaal te behouden.

Signaal 5 : Koksijde : Witte Burg te Oostduinkerke.

Het Gewestplan voorziet woongebied en woonuitbreidingsgebied op duinen en op de overgang duin-polder.

Verdere bebouwing van deze gebieden is niet aanvaardbaar.

Signaal 6 : Koksijde : Home Georges Theunis te Oostduinkerke.

Om een maximaal herstel van het duinengebied tussen

Oostduinkerke-aan-zee en de wijk Groenendijk-aan-zee te bekomen is het aangewezen de (leegstaande) Home Georges Theunis af te breken en deze zone integraal als natuurkerngebied te ontwikkelen.

Signaal 7 : Nieuwpoort : bedrijventerrein Noorderhavenoever.

De zandopslag op dit terrein is visueel storend en komt de aantrekkingskracht van de jachthaven niet ten goede.

Deze activiteit kan worden gedoogd maar niet uitgebreid; bij stopzetting ervan dienen de betrokken gronden aangewend voor niet-hinderlijke jachthavenverwante activiteiten. Op korte termijn is er behoefte aan een adequate groene bufferzone.

Signaal 8 : Middelkerke : kern Westende.

Bedoeld gebied is gekenmerkt door een sterke verweving van verblijfsrecreatie en wonen.

Een sanering ten voordele van de woonfunctie is aangewezen.

Signaal 9 : Middelkerke : Schuddebeurze te Westende.

Het gaat om een oud duinengebied dat op het Gewestplan aangeduid is als natuurgebied met wetenschappelijke waarde; op het Struktuurplan is het aangeduid als natuurkerngebied/homogeen landelijk gebied met aanvullende voorschriften inzake natuur en landschap. In het noorden van het gebied komt een weekendverblijfpark voor. Op korte termijn dient gestreefd naar verwijdering. In elk geval moet bij stopzetting van deze activiteit het terrein worden vrijgegeven voor natuurherstel.

Signaal 10 : Bredene.

De aangeduide omgeving is gekenmerkt door een gebrek aan structuur en samenhang. Dit leidt tot moeilijke bereikbaarheid en onvoldoende herkenbaarheid. Via een gemeentelijk Struktuurplan dienen de nodige maatregelen genomen.

Signaal 11 : Bredene en De Haan : Blutsijde.

Zoals bij Schuddebeurze (signaal 9) gaat het om oude duingronden; zij zijn op het Gewestplan aangeduid als groengebied. Ten zuiden hiervan voorziet het Gewestplan een strook woongebied.

Het Struktuurplan opteert voor het behoud van het open karakter en voor het niet bebouwen van bedoeld woongebied zoals voorzien in het Duinendekreet.

Signaal 12 : De Haan : De Branding te Wenduine.

Deze instelling kan worden gedoogd; uitbreiding is evenwel niet aanvaardbaar.

Signaal 13 : Torhout : Groenhove.

In het Gewestplan zijn binnen dit domein gebieden voor verblijfsrecreatie aangeduid. In het Structuurplan is het hele domein opgenomen in een landelijk gebied met aanvullende voorschriften inzake natuur en landschap/natuurontwikkelingsgebied.

Mede omwille van het gevaar voor permanente bewoning is het niet aanvaardbaar deze gebieden voor verblijfsrecreatie te laten evolueren tot een vorm van weekendverblijfpark. Veeleer dient gestreefd naar een afbouw van aanwezige constructies en naar natuurherstel.

Signaal 14 : Zedelgem : kern Zuidwege-De Leeuw.

Het gebied is gekenmerkt door het door elkaar voorkomen van bewoning en industriële activiteiten.

Bij verdere ontwikkeling dient de nodige aandacht te gaan naar het voorkomen van conflicten tussen wonen en industrie.

Signaal 15 : Zedelgem : Merkenveld.

In het Gewestplan is binnen dit domein een gebied voor verblijfsrecreatie aangeduid. In het Structuurplan is het domein opgenomen in een homogeen landelijk gebied met aanvullende voorschriften inzake natuur en landschap/natuurontwikkelingsgebied. Bovendien is het domein onderdeel van een cultuurhistorisch zeer waardevol landschap.

Mede omwille van het gevaar voor permanente bewoning is het niet aanvaardbaar deze gebieden voor verblijfsrecreatie te laten evolueren tot een vorm van weekendverblijfpark. Veeleer dient gestreefd naar een afbouw van aanwezige constructies en naar natuurherstel. Het thans aanwezige jeugdheem kan worden gedoogd.

Signaal 16 : Oostkamp : bedrijventerrein Kampveld.

De geïsoleerde ligging van dit terrein in een open ruimte met hoge natuurwaarden is strijdig met de visie van het Structuurplan. Dit plan opteert voor bescherming van open gebied en van natuur en voor het op verantwoorde wijze op elkaar aansluiten van bebouwde omgevingen.

Eventuele uitbreiding van dit terrein kan zeker niet worden aanvaard.

Signaal 17 : Brugge : Structo langs kanaal Oostende-Brugge.

Dit bedrijf staat geïsoleerd in een open ruimte met hoge natuurwaarden.

Deze ligging is strijdig met de visie van het Structuurplan waarin wordt gekozen voor behoud van open ruimte en bescherming van natuur en landschap.

Een Uitvoeringsplan, op te maken in samenspraak tussen de betrokkenen, de Stad en de Provincie, dient de gehele problematiek van dit bedrijf op deze lokatie te onderzoeken en de gepaste uitspraken te formuleren.

Signaal 18 : Zuienkerke : gehucht Krampenkapel.

De geïsoleerde ligging van dit eerder recent gehucht (nagenoeg zonder voorzieningen) in het open gebied is strijdig met de visie van het Structuurplan.

Dit plan opteert voor een maximaal behoud van de open ruimte.

Eventuele uitbreiding van dit gehucht is niet aanvaardbaar.

Signaal 19 : Brugge : bedrijven op de oostelijke oever van het Boudewijnkanaal.

Op de oostelijke oever van het Boudewijnkanaal is ter hoogte van het gehucht Kruisabele en op de oostzijde van de L. Coiseastraat een zekere concentratie van firma's gegroeid (handel in bouwmaterialen).

Deze ontwikkeling betekent een aantasting van de landschappelijk waardevolle omgeving (kasteelpark, ...) en is overigens op die plaats strijdig met het Gewestplan.

Een verdere ontwikkeling is uit te sluiten.

Signaal 20 : Brugge : gehucht Kruisabele.

De geïsoleerde ligging van dit eerder recent gehucht (nagenoeg nog zonder voorzieningen) in het landschappelijk zeer waardevol open gebied is strijdig met de visie van het Structuurplan. Dit plan opteert voor een maximaal behoud van de open ruimte.

Eventuele uitbreiding van Kruisabele is niet aanvaardbaar.

Signaal 21 : Brugge : buffer van havengebied.

Als regel geldt dat binnen de grenzen van een bedrijventerrein dient voorzien in een efficiënte groene bufferzone.

Aangezien de grens van het havengebied hier wordt gevormd door kadeterreinen is deze bufferzone hier niet te realiseren. Het is dan ook van belang een bufferend effect te creëren op de westelijke oever van het Boudewijnkanaal.

Signaal 22 : Grensgebied Zeebrugge-Heist.

Het grensgebied tussen de haven van Zeebrugge en het woongebied van Heist is op de kaart opgenomen in de afgelijnde woonkern Heist.

Het is uitdrukkelijk de bedoeling dat dit grensgebied in essentie wordt uitgebouwd als groene bufferruimte tussen de haven en Heist.

Signaal 23 : Damme : gehucht Braambeierhoek te Oostkerke.

De geïsoleerde ligging van dit eerder recent gehucht (nagenoeg zonder voorzieningen) in het landschappelijk zeer waardevol open gebied is strijdig met de visie van het Structuurplan. Dit plan opteert voor een maximaal behoud van de open ruimte.

Eventuele uitbreiding van de Braambeierhoek is niet aanvaardbaar.

BIJLAGE

LAND- EN TUINBOUW : DEFINITIES

- **Grondgebonden agrarische bedrijven** : akkerbouw, melkvee, fruitteelt en tuinbouw in open lucht. Met uitzondering van bepaalde intensieve tuinbouwbedrijven met vollegrondsteelten is een vrij groot areaal noodzakelijk om een leefbaar bedrijf uit te bouwen.
- **Niet-grondgebonden agrarische bedrijven** : intensieve veeteelt, glastuinbouw, witloofschuren, forcerieteelten (1), champignonteelt. Er is geen functionele band meer tussen de bedrijfszetel en de aldaar uitgeoefende activiteit enerzijds en de uitbating van de omringende gronden anderzijds.
- **Extensieve groenteteelt** : één teelt groente per jaar waarbij vroege bewerkbaarheid van de percelen van ondergeschikt belang is.
- **Intensieve groenteteelt** : meerdere teelten groente per jaar op een zelfde perceel waarbij vroege bewerkbaarheid van de percelen belangrijk is.
- **Glastuinbouw** : teelten onder glas van groenten en van niet-eetbare tuinbouwgewassen. Beperkte glaskonstrukties voor de opkweek of het overwinteren van plantenmateriaal in het kader van openlucht-groenteteelt, sierteelt of boomkwekerij, vallen hier niet onder.
- **Intensieve niet-grondgebonden tuinbouw** : champignonteelt en forcerieteelt (bijvoorbeeld witloof, sojascheuten, hoppescheuten ...). Forcerieën die het gevolg zijn van activiteiten op het bedrijf, bijvoorbeeld het winnen van witloofwortels, worden als grondgebonden activiteiten beschouwd.

(1) Witloofforcerie die het gevolg is van de activiteiten op het bedrijf, zoals het winnen van witloofwortels, wordt als grondgebonden activiteit beschouwd.

- **Bedrijfszetel** : een agrarisch of para-agrarisch bedrijf (zie verder) omvat op één erf alle bedrijfsgebouwen en aanhorigheden, alsmede de enige bedrijfswoning. De configuratie dient zodanig te zijn dat oneigenlijk gebruik en een eventuele afsplitsing van de bedrijfswoning onmogelijk zijn. De aanwezigheid van een bedrijfswoning kan alleen worden verantwoord door de noodzaak om toezicht te houden op de dieren, processen en activiteiten binnen de bedrijfsgebouwen. Een tweede woning kan dus in geen enkel geval worden verantwoord; het wonen van eventuele medebedrijfsleiders en helpers dient net zoals voor de andere economische sectoren te worden verwezen naar de woonzone. Moeilijkheden rond generatiewisseling zijn op te lossen door uitbreiding van de bestaande woning en niet door het bouwen van een tweede woning.

- **Bestaande inplanting** : bedrijfszetel waarop reeds land- en tuinbouwactiviteiten plaats hebben of hadden en waarvoor de nodige voorzieningen werden aangebracht. De laatste land- en tuinbouwactiviteit mag maximum twee jaar gestopt zijn.

- **Nieuwe inplanting** : bedrijfszetel met bijhorende woning, opgericht op een terrein waarop nog geen enkel bedrijfsgebouw voor land- of tuinbouw werd opgericht vóór de inplanting van het nieuwe bedrijf, of bestaande bedrijfszetel die meer dan twee jaar leegstond.

- **Para-agrarische bedrijven** : het gaat om :

- . landbouwloonwerkondernemingen;
- . bedrijven voor het opslaan en konditioneren van landbouwprodukten in afwachting dat ze verder worden verhandeld; diepvriesbedrijven vallen hier niet onder;
- . inrichtingen van algemeen nut in de landbouwsector zoals schoolhoeven, proefbedrijven en centra voor kunstmatige inseminatie;
- . agrarische activiteiten toegevoegd aan een commercieel bedrijf van landbouwprodukten zoals veehandel met uitgeruste stallen voor minstens 100 runderen of minstens 1.000 varkens ouder dan 10 weken;
- . uitgeruste stallen voor minstens 30 paarden met gebeurlijk een manège;
- . fokken of stallen van dieren voor niet-landbouwdoeleinden zoals een kinderboerderij, een hondenkennel en een imkerij.

- **Agrarische bedrijven in nevenberoep** : niet-leefbare agrarische bedrijven waarbij het inkomen wordt aangevuld door middel van activiteiten buiten de land- en tuinbouw ofwel met commerciële of industriële activiteiten die verwant zijn met de land- en tuinbouw.

- **Commerciële of industriële bedrijven die verwant zijn met de landbouw** (1) : vervoerondernemingen, intellectuele beroepen zoals tuinarchitect, veearts, ..., aan- en verkoop van landbouwprodukten en landbouwmetaal, industriële bedrijven zoals melkerijen, mouterijen, brouwerijen, suikerfabrieken, slachthuizen, cikoreidrogerijen, konstruktieateliers van landbouwmaterieel, konservefabrieken, diepvriesbedrijven, enz.

(1) De verwerking en verkoop van produkten, gewonnen op eigen bedrijf, wordt beschouwd als onderdeel van de landbouwbedrijvigheid.



Provincie West-Vlaanderen



struktuurplan KUSTZONE

VOORONTWERP

Opgemaakt door het Westvlaams Economisch Studiebureau

Februari 1994

PLANKAARTLEGENDE

A. DE LEKTUUR VAN DE PLANKAART

1. ALGEMENE PLANKAARTGEGEVENS

De Plankaart voor de Kustzone heeft als kaartbasis de recentste herzieningen (voor de meeste kaartbladen 1988 en 1989) van de topografische kaartbladen van het Nationaal Geografisch Instituut op schaal 1/50.000.

Het plangebied Kustzone omvat de bestuurlijke arrondissementen Brugge, Oostende en Veurne. De begrenzing ervan is op de volgende manier voorgesteld op de Plankaart:

1. ●●●●● plangrens.

De hoofdbestanddelen van de Plankaart zijn Ruimtelijk Strukturerende Elementen en Plankaartinstructies.

De **Ruimtelijk Strukturerende Elementen** bepalen de ruimtelijke structuur op bovengemeentelijk niveau. Zij omvatten gezoneerde elementen (bv. een regionaal bedrijventerrein), netwerkelementen (bv. een bevaarbare waterweg) en plaatselijke elementen (bv. een crematorium).

De **Plankaartinstructies** geven een nadere, plaatsgebonden specificatie van de wijze waarop de ruimtelijke ontwikkeling er moet geleid worden (bv. de aanduiding kultuurhistorisch zeer waardevol, ter specifieke plaatselijke ondersteuning). Plankaartinstructies kunnen ook toegevoegd zijn aan een Ruimtelijk Strukturerend Element (bv. plaatselijk aan te passen infrastruktuurelement). De voorstellingswijze van deze hoofdbestanddelen van de Plankaart is hierna omschreven.

2. VOORSTELLING VAN GEZONEERDE ELEMENTEN

Op de Plankaart wordt een zone als te onderscheiden gebied voorgesteld door een vlakvulling, die de zonekenmerken aangeeft en door aflijningen, die de zonebegrenzing bepalen.


De **basiszonering** van de kaart omvat de zones die het plangebied nagenoeg volledig bedekken (op de meeste netwerkelementen en de plaatselijke elementen na), zonder elkaar te overlappen. Hun zonekenmerken zijn basisbestemmingen van het Struktuurplan.

In sommige delen van het plangebied zijn bovenop de basiszonering ook nog **overlappende zones** aanwezig, met eigen zonebegrenzings. Hun zonekenmerken zijn bijkomende bestemmingsbepalingen van het Struktuurplan.




De zonekenmerken van **basiszones** worden op de Plankaart voorgesteld door:

2.  een vlakvulling in één bepaalde, door de Plankaartlegende gespecificeerde kleur, ter aanduiding van een basisbestemming (b.v. voor toeristische zone). Ook de ongekleurde kaartbasis is als vlakvulling bruikbaar. Uitzonderlijk: twee kleuren in bandvorm, wanneer ook een nabestemming gegeven wordt.
3.  een vlakvulling in één bepaalde kleur met een op de zone geplaatst teken (bv. **T**). Dit teken (een letter-cijferkombinatie of een symbool) geeft een specificatie van de basisbestemming aan (b.v. voor attractiepark als specifieke vorm van toeristische zone). Een eventueel bijgeplaatste index verwijst naar een nadere beschrijving voor de betrokken zone in het Struktuurplan.

De zonekenmerken van **overlappende zones** worden op de Plankaart voorgesteld door:

4.  een binnen de zonebegrenzing centraal geplaatst, omcirkeld teken (bv. **T**), ter aanduiding van een bijkomende bestemmingsbepaling. Zonebegrenzing en omcirkeling zijn op dezelfde wijze afgelijnd (b.v. ter aanduiding van militaire domeinen).

De zonebegrenzings worden op de Plankaart voorgesteld door de volgende **aflijningen**:

5.  harde aflijningen, met een bindend karakter voor de overheid. Deze aflijningen hebben een strikte ligging binnen de nauwkeurigheid van de kaartvoorstelling.
6.  zachte aflijningen, met een richtinggevend karakter voor de overheid. De nauwkeurige ligging van deze aflijningen wordt niet door het Struktuurplan vastgesteld, maar wel door op te maken Uitvoeringsplannen, die het Struktuurplan als richtsnoer dienen te gebruiken. Zo nodig voorkomt een specifieke richtlijn in het Struktuurplan een willekeurige interpretatie van deze aflijningen.
7.  indicatieve aflijningen, met een vooral informatief karakter. Zo nodig is de aard ervan nader omschreven in het Struktuurplan.





3. VOORSTELLING VAN NETWERKELEMENTEN

Ruimtelijke netwerken bestaan uit **lijnvormige netwerkelementen** (zoals wegen, spoorwegen, waterwegen, waterlopen) en **netwerkknooppunten** (zoals parkeerterreinen, verkeerswisselaars, spoorwegstations, havens). Deze netwerkelementen worden op de kaart algemeen voorgesteld op schematische wijze, in een welbepaalde kleur waarmee het soort netwerk (bv. rood voor wegen) aangegeven wordt:

8.  **lijnvormige netwerkelementen**.
9.  **netwerkknooppunten**. De specifieke vorm van het schema bepaalt de aard van het knooppunt en kan voorzien zijn van een symbool (bv. auto bij parkeerterrein).

Als uitzondering hierop worden grootschalige netwerkelementen (zoals havengebieden, zeer brede waterlopen, grote waterplassen) niet schematisch maar gezoneerd voorgesteld in de geëigende kleur. Zij maken dan tegelijk deel uit van de basiszonering.

De Plankaart geeft bij de netwerkelementen ook **Plankaartinstructies** op. Zij worden op de volgende wijze voorgesteld in de kleur van het soort netwerk (respektievelijk bij schematisch en bij gezoneerd weergegeven netwerkelementen):

10.  bestaand (d.i. bij aanvang van de plantermijn), te behouden netwerkelement.
11.  bestaand, aan te passen netwerkelement. De bijgeplaatste index **i** verwijst naar een nadere beschrijving van de betreffende aanpassing in het Struktuurplan.
12.  te realiseren netwerkelement, met gekende ligging of tracé. De ligging of het tracé worden vastgesteld door het Struktuurplan.
13.  te realiseren netwerkelement, zonder gekende ligging of tracé. De nauwkeurige ligging of het juiste tracé worden niet door de Plankaart vastgesteld, maar wel door op te maken Uitvoeringsplannen, die het Struktuurplan als richtsnoer dienen te gebruiken.

4. VOORSTELLING VAN PLAATSELIJKE ELEMENTEN


Het betreft plaatselijke min of meer gekoncentreerde Ruimtelijk Strukturerende Elementen van bovengemeentelijk niveau. Hun kenmerken en ruimtegebruik en hun verdere ontwikkelingsmogelijkheden zijn beschreven in het Struktuurplan. Zo nodig worden deze ontwikkelingsmogelijkheden nader bepaald door op te maken Uitvoeringsplannen, waarbij het Struktuurplan als richtsnoer te gebruiken is.

Plaatselijke elementen zijn niet als zone afgelijnd op de Plankaart. Zij worden voorgesteld door een symbool of teken, dat zwart omkaderd wordt, ter onderscheid van de voorgestelde zonering op de Plankaart en ook van symbolisch voorgestelde Bijzondere Plankaartinstructies (zie hierna).

14.  plaatsing op de kaartbasis van het omkaderd symbool van het plaatselijk element (bv. rioolwaterzuiveringsinstallatie). Als symbool kan ook een specificatie van een basisbestemming van het Struktuurplan gebruikt worden (bv. jachthaven als specifieke toeristische voorziening).
15.  Ingeval de bestemmingsspecificatie reeds gerealiseerd is (dit is bij aanvang van de planperiode) is het kaderveld met de kleur van de basisbestemming ingekleurd (bv. oranje voor toerisme).

5. VOORSTELLING VAN BIJZONDERE PLANKAARTINSTRUCTIES

Bijzondere Plankaartinstructies stellen op bovengemeentelijk niveau specifieke kwaliteitseisen aan te stimuleren ruimtelijke ontwikkelingen (zoals b.v. versterking van de woonkernenhiërarchie), of aan te beheersen ruimtelijke ontwikkelingen (zoals verspreiding van de bebouwing over de open ruimte, periferievorming, verweving van bestemmingen in de bebouwde ruimte). Hun betekenis is in het Struktuurplan beschreven en gemotiveerd. Zij worden zo nodig door op te maken Uitvoeringsplannen geoperationaliseerd, waarbij het Struktuurplan als richtsnoer te gebruiken is.

16.  Bijzondere Plankaartinstructies worden op de Plankaart door specifieke, duidelijk zichtbare tekens (b.v. pijlvormige aanduidingen) of specifieke arceringen voorgesteld. Een eventueel bijgeplaatste index verwijst naar een plaatsgebonden beschrijving in het Struktuurplan.

B. DE SPECIFIEKE PLANKAARTVOORSTELLINGEN

1. DE OPEN RUIMTE





















1.1. Land- en Tuinbouw in het landelijk gebied

1.  Landelijk gebied met diverse bebouwing en/of specifieke agrarische geschiktheden.
2.  Landelijk gebied met diverse bebouwing en/of specifieke agrarische geschiktheden, maar waarin glastuinbouw en intensieve, niet-grondgebonden tuinbouw worden geweid
3.  Homogeen landelijk gebied
4.  Homogeen landelijk gebied met aanvullende voorschriften inzake natuur en landschap

1.2. Natuurlijk Milieu

5.  Natuurkerngebied
6.  Natuurontwikkelingsgebied dat op korte termijn kan evolueren tot natuurkerngebied
7.  Natuurontwikkelingsgebied
8.  Zeestrand
9.  Belangrijke onbevaarbare waterloop

1.3. Onderlinge bestemmingsverweving van Land- en Tuinbouw en Natuurlijk Milieu

10. 			
			
			
			
			

* = niet bestaande combinatie

1.4. Andere Ruimtelijk Structurerende Elementen

11.  Waterplas met recreatieve potentie
12.  Ontginningsgebied groter dan 10 ha, met nabestemming
13.  Antennepark
14.  Crematorium
15.  Gezondheidszorg
16.  Rioolwaterzuiveringsinstallatie groter dan 10.000 i.e. (inwoner-ekwivalenten)

1.5. Bijzondere Plankaartinstructies






17.  Kultuurhistorisch zeer waardevol landschap
18.  Te benadrukken continuïteit van open ruimte onder verstedelijkingsdruk
19.  Zuidelijke grens van de provinciale beschermingszone inzake mestproblematiek
20.  Gebied met grondwaterwinning
21.  Woonpark in de open ruimte, zoals afgelijnd op het Gewestplan

2. DE BEBOUWDE RUIMTE

2.1. Wonen

22.  Afgelijnde woonkern met aanduiding van de belangrijkste, nog beschikbare ruimtes
23.  Regionaal stedelijk centrum
24.  Niet afgelijnde, kleine woonkern
25.  Kultuurhistorisch zeer waardevol woongebied
26.  Richting van toelaatbare woonkernontwikkeling
27.  Richting van toelaatbare ontwikkeling voor lokaal bedrijventerrein

2.2. Nijverheid en Diensten

28.  Regionaal bedrijventerrein met aanduiding van de belangrijkste nog beschikbare ruimtes
29.  Dienstenzone
30.  Transportzone
31.  Zone voor luchthavengebonden activiteiten
32.  Ontwikkelingszone voor regionaal bedrijventerrein

2.3. Toerisme

33.  Toeristische zone met aanduiding van de belangrijkste nog beschikbare ruimtes
34.  Jachthaven met bijhorende activiteiten
35.  Golfterrein
36.  Toeristisch recreatiepark
37.  Toeristische elkweervoorziening
38.  Attraktiepark
39.  Hippodroom
40.  Gegroepeerde toeristische verblijfsaccommodatie
41.  Ontwikkelingszone voor toeristische activiteiten
42.  Gebied waarbinnen een golfterrein aanvaardbaar is
43.  Gebied waarbinnen een toeristisch recreatiepark aanvaardbaar is

3. DE VERKEERSINFRASTRUCTUREN

Plankaartinstructies voor netwerkelementen (bv. aan te passen regionale weg) zijn op de Plankaart afleesbaar volgens de algemene voorstellingswijzen uiteengezet in deel A.3 van de Plankaartlegende (punten 10, 11, 12 en 13).




3.1. Wegen

44.  Bovenregionale weg
45.  Regionale weg
46.  Regionale weg met sterk lokaal medegebruik
47.  Koninklijke Baan
48.  Verkeerswisselaar op bovenregionale weg
49.  Toeristisch randparkeerterrein
50. **W1** Index bij aan te passen weg-element, verwijzend naar de "Uitleg bij de Plankaart".

3.2. Spoorwegen

51.  Spoorweg
52.  Kusttram
53.  Spoorwegstation van regionaal belang
54. **S1** Index bij aan te passen spoorweg-element, verwijzend naar de "Uitleg bij de Plankaart".
55.  Belangrijk spoorweg-emplacement


3.3. Waterwegen

56.  Bevaarbare waterweg
57.  Belangrijke zeehaven
58. **WW1** Index bij aan te passen waterweg-element, verwijzend naar de "Uitleg bij de Plankaart".
59.  Bevaarbare zone

3.4. Luchtvaart

60.  Luchthaven
61.  Luchtvaartterrein

4. ANDERE AANDUIDINGEN

62.  Gebied met specifieke potenties
63.  Militair domein groter dan 10 ha
64.  Signaal ter aanduiding van een belangrijk ruimtelijk konflikt



Provincie West-Vlaanderen

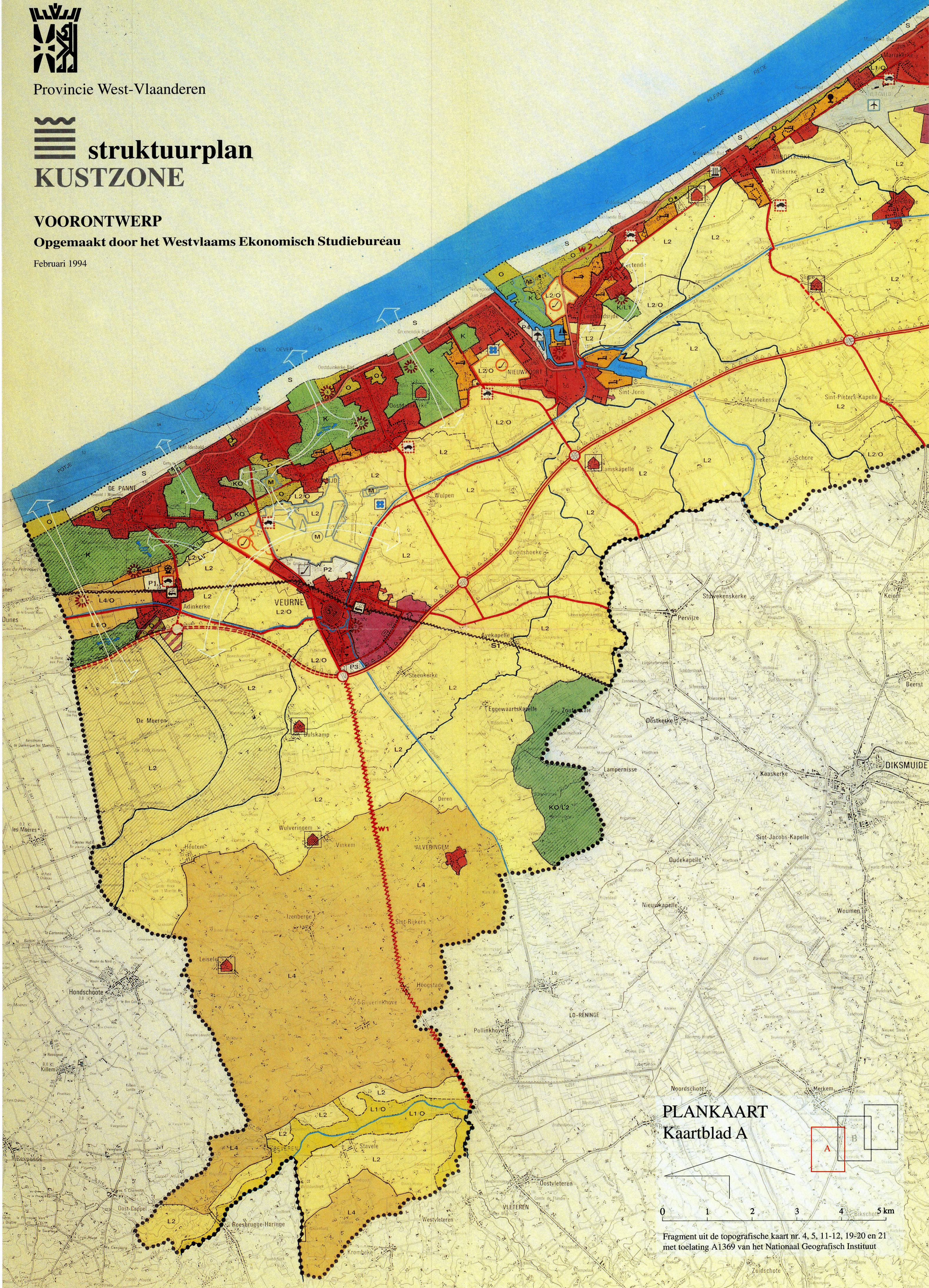


struktuurplan KUSTZONE

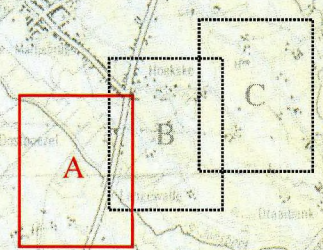
VOORONTWERP

Opgemaakt door het Westvlaams Economisch Studiebureau

Februari 1994



PLANKAART
Kaartblad A



0 1 2 3 4 5 km
Bikschot

Fragment uit de topografische kaart nr. 4, 5, 11-12, 19-20 en 21 met toelating A1369 van het Nationaal Geografisch Instituut

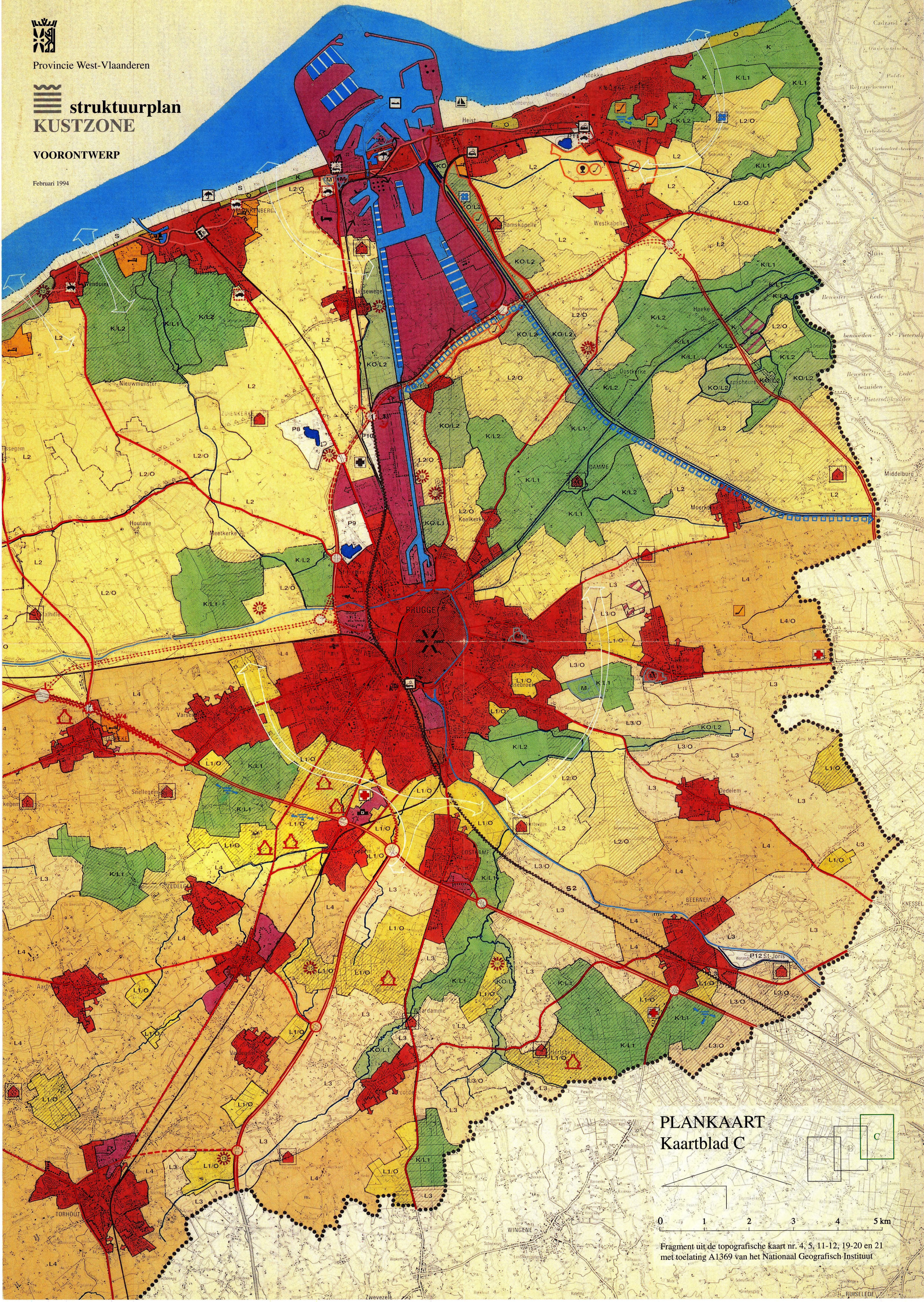


Provincie West-Vlaanderen

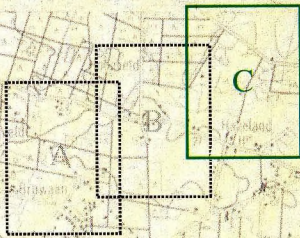
struktuurplan KUSTZONE

VOORONTWERP

Februari 1994



PLANKAART
Kaartblad C



0 1 2 3 4 5 km

Fragment uit de topografische kaart nr. 4, 5, 11-12, 19-20 en 21 met toelating A1369 van het Nationaal Geografisch Instituut



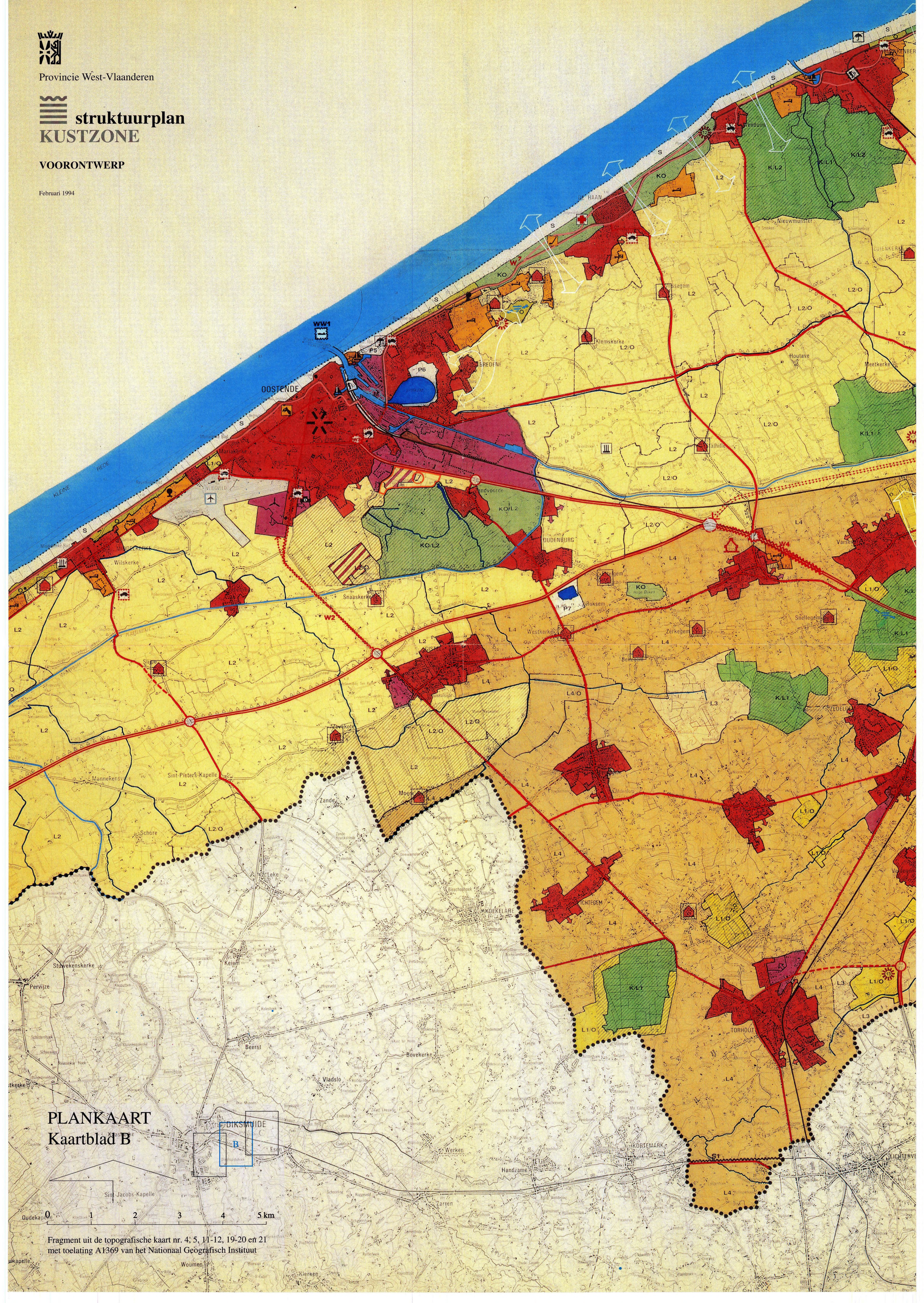
Provincie West-Vlaanderen



struktuurplan KUSTZONE

VOORONTWERP

Februari 1994



PLANKAART
Kaartblad B

Fragment uit de topografische kaart nr. 4, 5, 11-12, 19-20 en 21
met toelating A1369 van het Nationaal Geografisch Instituut

